# KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/771,

## 13. aprill 2022,

## milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Eesti esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega

*(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2292 all)*

**(Ainult eestikeelne tekst on autentne)**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

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 esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ([2]) eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

## ÜLDISED KAALUTLUSED

(1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

(2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.

([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) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ([3]). Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi 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. Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõikele 1 võttis komisjon 2. juunil 2021 vastu rakendusotsuse (EL) 2021/891, ([5]) millega kehtestati kolmandaks võrdlusperioodiks kogu ELi hõlmavad läbivaadatud tulemuseesmärgid.

(5) Komisjon märgib, et Eurocontroli statistika- ja prognooside talituse (STATFOR) 2021. aasta oktoobri lennuliikluse baasprognoosi kohaselt jõuab lennuliiklus liidu tasandil pandeemiaeelsele tasemele 2023. aasta jooksul ja ületab selle taseme 2024. aastal. COVID-19 epidemioloogilise olukorra muutusega seotud riskide tõttu on ebakindluse tase seoses liikluse arenguga siiski endiselt eriti kõrge. Samuti märgib komisjon, et liikluse taastumine on liikmesriigiti tõenäoliselt ebaühtlane.

(6) Kõik liikmesriigid on koostanud ja vastu võtnud kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud kohalikke tulemuseesmärke sisaldavate tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati komisjonile hindamiseks 1. oktoobriks 2021. Pärast nende tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse kontrollimist palus komisjon liikmesriikidel esitada 17. novembriks 2021 ajakohastatud tulemuslikkuse kavade projektid. Käesolevas otsuses esitatud komisjoni hinnang põhineb Eesti esitatud ajakohastatud tulemuslikkuse kava projektil.

(7) Tulemuslikkuse hindamise asutus, mis vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, on esitanud komisjonile aruande, mis sisaldab tema nõuandeid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektide hindamiseks.

(8) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt hinnanud Eesti esitatud kohalike tulemuseesmärkide vastavust 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.

## KOMISJONI HINNANG

### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Eesti esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.

([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).

([5]) 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).

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

| **Eesti** | **Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja** | **Ohutuse juhtimise eesmärk** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Lennuliiklusteeninduse AS | Ohutuspoliitika ja -eesmärgid | C | C | C | **C** |
| | Ohutusriskide juhtimine | D | D | D | **D** |
| | Ohutuse tagamine | C | C | C | **C** |
| | Ohutuse edendamine | C | C | C | **C** |
| | Ohutusele keskenduv töökultuur | C | C | C | **C** |

(11) Komisjon leidis, et Eesti poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (Lennuliiklusteeninduse AS) kavandatud ohutuseesmärgid on võrdsed kogu liitu hõlmavate ohutuseesmärkidega iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.

(12) Komisjon märgib, et Eesti esitatud tulemuslikkuse kava projektis on sätestatud Lennuliiklusteeninduse ASi jaoks meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, sealhulgas riikliku ohutusprogrammi kohased tegevused, osalemine Eurocontroli/CANSO kvaliteedistandardi ohutusvalmiduse uuringus ja edasised meetmed, mis on võetud Lennuliiklusteeninduse ASi ohutusstrateegia raames.

(13) Põhjendustes (11) ja (12) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

**Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas**

(14) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Eesti esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärke võrreldud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega (mis on sätestatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas), mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi keskkonnaeesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.

(15) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike keskkonnaga seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.

(16) Eesti esitatud keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna kavandatud tulemuseesmärgid ja Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava kolmanda võrdlusperioodi vastavad riiklikud kontrollväärtused, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Eesti kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid**, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena | **1,22 %** | **1,22 %** | **1,22 %** | **1,22 %** |
| Eesti võrdlusväärtused | 1,22 % | 1,22 % | 1,22 % | 1,22 % |

(17) Komisjon märgib, et Eesti kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).

(18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Eesti on esitanud tulemuslikkuse kava projektis kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, sealhulgas suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava ning jätkuv piiriülene koostöö Soomega projekti FINEST raames.

(19) Lisaks märgib komisjon, et Eesti on lennutasanditel (FL) 95–660 juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi.

(20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

**Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas**

(21) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Eesti esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilinemise eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärke võrreldud kontrollväärtustega, mis on sätestatud võrgustiku operatiivkavas, mis oli kättesaadav kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi läbilaske-eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.

(22) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.

(23) Eesti kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Eesti kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid** ATFM-hilinemise minutites lennu kohta | **0,01** | **0,03** | **0,03** | **0,03** |
| Eesti võrdlusväärtused | 0,01 | 0,03 | 0,03 | 0,03 |

(24) Komisjon märgib, et Eesti kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).

(25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Eesti on esitanud tulemuslikkuse kava projektis marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmed, eelkõige jätkuv piiriülene koostöö Soomega projekti FINEST raames, mis võimaldab dünaamilist piiriülest sektorite ümberjaotamist.

(26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

**Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus**

(27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid ei tekita Eesti puhul mingeid probleeme.

**Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas**

(28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Eesti esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.

(29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.

(30) Eesti on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

| **Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond** | **2014. aasta lähte-väärtus** | **2019. aasta lähte-väärtus** | **2020–20-021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid**, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalväärtuses) | **25,1-6 eurot** | **32,1-3 eurot** | **60,1-9 eurot** | **34,8-0 eurot** | **30,5-7 eurot** | **29,9-7 eurot** |

(31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Eesti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 1,7 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.

(32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Eesti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +2,0 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil – 1,3 %.

(33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalväärtuses (2017. aasta eurodes) 32,13 eurot on 19,8 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 26,81 eurot. Eesti kindlaksmääratud ühikuhind on võrdlusperioodil võrdlusrühma omast siiski suurem ja jõuab seega 2024. aastal tasemele, mis on võrdlusrühma keskmisest 3,0 % madalam.

(34) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes (32) ja (33) osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalle on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.

(35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga ei leidnud komisjon Eesti tulemuslikkuse kava projektis teavet, mis viitaks sellele, et põhjenduses (32) osutatud kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest tuleneks üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega. Seega on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium Eesti puhul täitmata.

(36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga on Eesti oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud restruktureerimiskuludena kulud, mis on seotud projektiga FINEST, mis viidi läbi Eesti ja Soome aeronavigatsiooniteenuste osutajate kahepoolse koostööna dünaamiliste piiriüleste lennuliiklusteenuste rakendamiseks. Komisjon märgib, et projekti FINEST eesmärk on luua kogu Eesti ja Soome õhuruumis piirideta vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi keskkond, võimaldada õhuruumi dünaamilist piiriülest sektorite ümberjaotamist ning saavutada koostoime ressursside ühise kasutamise ja planeerimise kaudu. Projekt FINEST hõlmab juba paljude ettevalmistavate meetmete rakendamist, et alustada piiriüleste teenuste osutamist 2022. aasta lõpuks.

(37) Eesti teatab, et projekt FINEST toob kaasa kulud, mis on seotud personali, koolitustegevuse, projekti elluviimisega seotud reiside ning uue tarkvara ja süsteemidega. Eesti rõhutab, et kolmanda võrdlusperioodi jooksul lennuliikluse korraldamise süsteemi riist- ja tarkvarasse tehtavad investeeringud on projekti FINEST koostöö eeltingimus, kuna projekt hõlmab ühtse lennuliikluse korraldamise süsteemi rakendamist Eestis ja Soomes.

(38) Komisjon tunnistab, et projekt FINEST peaks andma märkimisväärset kasu teenuste paindlikkuse, tõhususe ja kvaliteedi osas, minimeerides samal ajal viivitusi lennuliiklusvoogude juhtimisel. Sellest tuleneva rahalise kasu on Eesti kvantifitseerinud kulude-tulude analüüsi raames, mille põhjal Eesti hinnangul saab õhuruumi kasutajatele osaks netorahaline kasu siis, kui liiklus taastub pandeemiaeelsele tasemele.

(39) Tuginedes tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjalikule analüüsile meetmete kohta, millest Eesti teatas seoses projektiga FINEST, leiab komisjon, et nendega seotud kulud kvalifitseeruvad restruktureerimiskuludeks rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses, sest projektiga luuakse aeronavigatsiooniteenuste piiriülese integreeritud osutamise ärimudel ja protsessid. Lisaks on komisjon tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut arvesse võttes leidnud, et põhjenduses (32) osutatud kõrvalekalde kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest võib seostada restruktureerimiskuludega, millest Eesti teatas seoses projektiga FINEST.

(40) Põhjendustes (36)–(39) esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Eesti puhul täidetud.

(41) Põhjendustes (28)–(40) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

**Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus**

(42) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid ei tekita Eesti puhul probleeme.

**Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatus komisjonis lisaks kavandatud läbilaskevõime-eesmärkide hindamisele**

(43) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkidega 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. Leiti, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.

(44) Komisjon märgib, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,5 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,0 % kindlaksmääratud kuludest.

(45) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju tuluriskile, nagu nõuab rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punkt a.

(46) Seetõttu peaks Eesti seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

**KOKKUVÕTE**

(47) Põhjendustes (10)–(46) esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Eesti esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.

(48) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.

(49) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes 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. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

*Artikkel 1*

Tulemuseesmärgid, mis sisalduvad Eesti poolt määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mis on loetletud käesoleva otsuse lisas, on kooskõlas kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega, mis on sätestatud rakendusotsuses (EL) 2021/891.

*Artikkel 2*

Käesolev otsus on adresseeritud Eesti Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

*Komisjoni nimel*
*komisjoni liige*
Adina VĂLEAN

*LISA*

**Määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Eesti esitatud tulemuslikkuse kava projekti sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on kooskõlas kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega**

**OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**

**Ohutusjuhtimise tulemuslikkus**

| **Eesti** | **Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja** | **Ohutuse juhtimise eesmärk** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| Lennuliiklusteeninduse AS | Ohutuspoliitika ja -eesmärgid | C | C | C | **C** |
| | Ohutusriskide juhtimine | D | D | D | **D** |
| | Ohutuse tagamine | C | C | C | **C** |
| | Ohutuse edendamine | C | C | C | **C** |
| | Ohutusele keskenduv töökultuur | C | C | C | **C** |

**KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**

**Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus**

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Eesti kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid** esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena | **1,22 %** | **1,22 %** | **1,22 %** | **1,22 %** |
| Eesti võrdlusväärtused | 1,22 % | 1,22 % | 1,22 % | 1,22 % |

**LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**

**Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hilinemine minutites**

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Eesti kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid** ATFM-hilinemise minutites lennu kohta | **0,01** | **0,03** | **0,03** | **0,03** |
| Eesti võrdlusväärtused | 0,01 | 0,03 | 0,03 | 0,03 |

**KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**

**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

| **Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond** | **2014. aasta lähte-väärtus** | **2019. aasta lähte-väärtus** | **2020–20-021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid**, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalväärtuses) | **25,1-6 eurot** | **32,1-3 eurot** | **60,1-9 eurot** | **34,8-0 eurot** | **30,5-7 eurot** | **29,9-7 eurot** |