KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2017/259,

13. veebruar 2017,

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud riiklikes või funktsionaalse õhuruumiosa kavades sisalduvaid teatavaid läbivaadatud tulemuseesmärke, mis on kogu Euroopa Liidule teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkide seisukohalt puudulikud, ja kehtestatakse parandusmeetmete võtmise kohustused

(teatavaks tehtud numbri C(2017) 729 all)

(Ainult hollandi-, inglis-, itaalia-, kreeka-, malta-, prantsus- ja saksakeelne tekst on autentsed)

(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,

võttes arvesse komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärust (EL) nr 390/2013, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava, ([2]) eriti selle artikli 15 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

(1) Vastavalt määrusele (EÜ) nr 549/2004 peavad liikmesriigid vastu võtma riiklikud või funktsionaalse õhuruumiosa kavad, mis sisaldavad siduvaid riiklikke eesmärke või eesmärke funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, et tagada kooskõla kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega. Lisaks on kõnealuses määruses sätestatud, et komisjon peab hindama eespool nimetatud eesmärkide kooskõla määruse artikli 11 lõike 6 punktis d osutatud hindamiskriteeriumide alusel. Sellekohased üksikasjalikud eeskirjad on sätestatud rakendusmääruses (EL) nr 390/2013.

(2) Komisjoni rakendusotsusega 2014/132/EL ([3]) võeti teiseks võrdlusperioodiks (2015–2019) vastu kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid põhilistes tulemusvaldkondades, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.

(3) Komisjon võttis 2. märtsil 2015 vastu rakendusotsuse (EL) 2015/347, ([4]) milles käsitletakse esialgsetes tulemuslikkuse kavades sisalduvaid teatavaid eesmärke, mis ei ole kooskõlas kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega, ja esitatakse soovitused eespool nimetatud eesmärkide läbivaatamiseks. Otsus oli adresseeritud Belgiale, Bulgaariale, Tšehhi Vabariigile, Saksamaale, Kreekale, Hispaaniale, Prantsusmaale, Horvaatiale, Itaaliale, Küprosele, Luksemburgile, Ungarile, Maltale, Madalmaadele, Austriale, Portugalile, Rumeeniale, Sloveeniale ja Slovaki Vabariigile ning selles nõuti tulemuseesmärkide läbivaatamist läbilaskevõime ja/või kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades.

(4) Belgia, Bulgaaria, Tšehhi Vabariik, Saksamaa, Kreeka, Hispaania, Prantsusmaa, Horvaatia, Itaalia, Küpros, Luksemburg, Ungari, Malta, Madalmaad, Austria, Portugal, Rumeenia, Sloveenia ja Slovaki Vabariik esitasid 2. juuliks 2015 läbivaadatud riiklikud või funktsionaalse õhuruumiosa kavad koos läbivaadatud tulemuseesmärkidega. Hispaania ja Portugal esitasid funktsionaalse õhuruumiosa kava muudatuse koos täiendavalt läbivaadatud tulemuseesmärkidega 4. veebruaril 2016.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.
([2]) ELT L 128, 9.5.2013, lk 1.
([3]) Komisjoni 11. märtsi 2014. aasta rakendusotsus 2014/132/EL, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid ja häiretasemed teiseks võrdlusperioodiks (aastateks 2015-2019) (ELT L 71, 12.3.2014, lk 20).
([4]) Komisjoni 2. märtsi 2015. aasta rakendusotsus (EL) 2015/347, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud riiklikes või funktsionaalse õhuruumiosa kavades sisalduvaid eesmärke, mis ei ole kooskõlas kogu Euroopa Liidule teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega, ja esitatakse soovitused kõnealuste eesmärkide läbivaatamiseks (ELT L 60, 4.3.2015, lk 48).

(5) Tulemuslikkuse hindamise asutus, kes vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artiklile 3 abistab komisjoni tulemuslikkuse kava rakendamisel, esitas komisjonile hindamisaruande 15. oktoobril 2015.

(6) Läbivaadatud tulemuseesmärkide ja kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hindamisel kasutati samu kriteeriume ja metoodikat, mida algselt esitatud tulemuseesmärkide hindamisel, ning vajaduse korral kaaluti asjakohaseid meetmeid, mille asjaomased liikmesriigid on võtnud selleks, et tagada oma tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega.

(7) Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna puhul on hinnatud liikmesriikide poolt lennuliiklusvoo juhtimisest tulenevate marsruutlennu hilinemiste (ATFM-hilinemiste) kohta seatud läbivaadatud eesmärkide kooskõla rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 IV lisa punktis 4 sätestatud põhimõtte alusel, kasutades funktsionaalse õhuruumiosa (FAB) läbilaskevõime asjakohaseid kontrollväärtusi, mille kohaldamise korral on tagatud, et ELi tasandil täidetakse kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk, mille on välja arvutanud võrgu haldusasutus ja mis on sätestatud võrgu operatiivkava (2014–2018/2019) kõige viimases versioonis (edaspidi: „võrgu operatiivkava"). Kõnealuse hindamise käigus on selgunud, et Belgia, Luksemburgi, Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaade poolt nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (FABEC) käsitlevas kavas ning Küprose, Kreeka, Itaalia ja Malta poolt nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (Blue Med FAB) käsitlevas kavas sätestatud tulemuseesmärke ei ole läbi vaadatud ja need ei vasta asjakohastele kontrollväärtustele ega ole seetõttu kooskõlas kogu ELi hõlmava asjakohase tulemuseesmärgiga. Lisaks ei ole käesolevas põhjenduses loetletud liikmesriikide võetud asjakohased meetmed piisavad, kuna need ei sisalda konkreetseid ajakavasid ega tähtaegu, ja seetõttu on püstitatud tulemuseesmärkide läbivaatamine olnud puudulik.

(8) Kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna puhul on hinnatud liikmesriikide poolt marsruudi ühikuhindade kohta seatud eesmärke rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 IV lisa punktis 5 koostoimes punktiga 1 sätestatud põhimõtete alusel, võttes arvesse marsruudi kindlaksmääratud ühikuhindade arengusuundumusi teisel võrdlusperioodil ning nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmaval kombineeritud võrdlusperioodil (2012–2019), teenuseühikute arvu (lennuliiklusprognoos) ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhindu võrrelduna selliste liikmesriikide ühikuhindadega, millel on sarnane kasutus- ja majanduskeskkond. Kõnealuse hindamise käigus on selgunud, et Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaade poolt nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (FABEC) käsitlevas kavas sätestatud läbivaadatud tulemuseesmärgid ei ole ikka veel kooskõlas kogu ELi hõlmava asjakohase tulemuseesmärgiga allpool esitatud põhjustel. Lisaks ei ole käesolevas põhjenduses loetletud liikmesriikide võetud asjakohased meetmed piisavad, kuna need ei sisalda konkreetseid ajakavasid ega tähtaegu, ja seetõttu on püstitatud tulemuseesmärkide läbivaatamine olnud puudulik.

(9) Prantsusmaa on eesmärkide läbivaatamisel lähtunud sellest, et kava kohaselt peaksid marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad teise võrdlusperioodi jooksul langema keskmiselt 1,1 % aastas. See näitaja on marsruudi kindlaksmääratud keskmiste ühikuhindade kohta kogu ELi jaoks teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärgist (– 3,3 % aastas) oluliselt väiksem. Lisaks ei ole marsruudi kindlaksmääratud ühikuhindade kavandatav langus nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmava kombineeritud võrdlusperioodi jooksul (– 0,4 %) kooskõlas ELi tasandi suundumustega (– 1,7 %). Ehkki 2019. aasta läbivaadatud eesmärgi seadmisel on lähtutud marsruudi kavandatavatest kindlaksmääratud ühikuhindadest, mis on Prantsusmaaga sarnase kasutus- ja majanduskeskkonnaga liikmesriikide keskmiste marsruudi kindlaksmääratud ühikuhindadega võrdsed, on need ligikaudu 22 % kõrgemad kui 2019. aastaks kogu ELi jaoks seatud tulemuseesmärk. Peale selle on 2015. aastaks kavandatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad 7,9 % kõrgemad kui tegelikud kulud 2014. aastal. Lisaks ei vähendanud Prantsusmaa oma eesmärkide läbivaatamisel marsruudi kindlaksmääratud kulusid ja piirdus teenuseühikutes väljendatud liiklusprognooside suurendamisega.

(10) Saksamaa on eesmärkide läbivaatamisel lähtunud sellest, et kava kohaselt peaksid marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad teise võrdlusperioodi jooksul langema keskmiselt 3,5 % aastas. See näitaja on marsruudi kindlaksmääratud keskmiste ühikuhindade kohta kogu ELi jaoks teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärgist (– 3,3 % aastas) pisut suurem. Siiski ei ole marsruudi kindlaksmääratud ühikuhindade langus nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmava kombineeritud võrdlusperioodi jooksul (– 0,8 %) kooskõlas ELi tasandi suundumustega (– 1,7 %). 2019. aastaks seatud eesmärgi arvutamisel on lähtutud marsruudi kavandatavatest kindlaksmääratud ühikuhindadest 2019. aastal, mis on oluliselt kõrgemad (+ 12,6 %) kui Saksamaaga sarnase kasutus- ja majanduskeskkonnaga liikmesriikide keskmised marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad, ning ligikaudu 34 % kõrgemad kui 2019. aastaks kogu ELi jaoks seatud tulemuseesmärk. Lisaks on 2015. aastaks kavandatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad 3,9 % kõrgemad kui tegelikud kulud 2014. aastal.

(11) Madalmaad on eesmärkide läbivaatamisel lähtunud sellest, et kava kohaselt peaksid marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad teise võrdlusperioodi jooksul langema keskmiselt vaid 0,4 % aastas. See näitaja on marsruudi kindlaksmääratud keskmiste ühikuhindade kohta kogu ELi jaoks teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärgist (– 3,3 % aastas) oluliselt väiksem. Lisaks ei ole marsruudi kindlaksmääratud ühikuhindade

kavandatav langus nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmava kombineeritud võrdlusperioodi jooksul (– 0,2 %) kooskõlas ELi tasandi suundumustega (– 1,7 %). 2019. aastaks seatud läbivaadatud eesmärgi seadmisel on lähtutud marsruudi kavandatavatest kindlaksmääratud ühikuhindadest, mis on pisut kõrgemad (+ 1,3 %) kui Madalmaadega sarnase kasutus- ja majanduskeskkonnaga liikmesriikide keskmised marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad, ning ligikaudu 19 % suuremad kui 2019. aastaks kogu ELi jaoks seatud tulemuseesmärk. Lisaks on 2015. aastaks kavandatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnad 3,4 % kõrgemad kui tegelikud kulud 2014. aastal. Peale selle ei vähendanud Madalmaad oma eesmärkide läbivaatamise käigus marsruudi kindlaksmääratud kulusid ega vaadanud läbi teenuseühikutes väljendatud liiklusprognoose.

(12) Seepärast on asjakohane, et komisjon annaks välja otsuse vajalike parandusmeetmete kohta, mille asjaomased liikmesriigid peavad võtma selle tagamiseks, et nende riiklikud järelevalveasutused esitaksid läbivaadatud tulemuseesmärgid, mis aitaksid kõrvaldada käesolevas otsuses välja selgitatud allesjäänud puudused. Vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artikli 15 lõikele 4 tuleks kõnealuste parandusmeetmetega seotud soovituste andmisel lähtuda väljaselgitatud puuduste põhjustest ja kogu ELi hõlmavatest asjakohastest tulemuseesmärkidest. Vastavalt määrusele (EÜ) nr 549/2004 ja rakendusmäärusele (EL) nr 390/2013 peavad asjaomased liikmesriigid lisaks parandusmeetmete võtmisele teavitama komisjoni elementidest, mis tõendavad nende meetmete kooskõla käesoleva otsusega. Komisjoni tuleks nii parandusmeetmetest kui ka kooskõla tõendavatest elementidest teavitada kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist.

(13) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas välja selgitatud puuduste kõrvaldamiseks tuleks tagada, et parandusmeetmete võtmine aitaks saavutada läbivaadatud tulemuseesmärgid, mis on kooskõlas võrgu operatiivkavas asjaomase funktsionaalse õhuruumiosa läbilaskevõime kohta sätestatud kontrollväärtustega. See hõlmab eelkõige järgmisi piirkondlikke juhtimiskeskusi (ACC): Maastrichti ülemise õhuruumi kontrolli keskus (Saksamaa, Belgia, Luksemburg, Madalmaad), Bordeaux, Brest, Marseille ja Reims (Prantsusmaa) seoses nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (FABEC) käsitlevates kavades sätestatud tulemuseesmärkidega ning Nikosia (Küpros), Ateena ja Makedoonia (Kreeka) seoses nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (Blue Med FAB) käsitlevates kavades sätestatud tulemuseesmärkidega.

(14) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas välja selgitatud puuduste kõrvaldamiseks tuleks tagada, et parandusmeetmete võtmine aitaks saavutada läbivaadatud tulemuseesmärgid.

(15) Ühtse taeva komitee ei ole oma arvamust esitanud. Peeti vajalikuks rakendusakti olemasolu ning eesistuja esitas apellatsioonikomiteele täiendavaks aruteluks rakendusakti eelnõu. Apellatsioonikomitee ei ole arvamust esitanud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna ja kulutasuvusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid, mis on loetletud I lisas, ning määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kavades sisalduvad asjakohased meetmed on rakendusotsuses 2014/132/EL kogu Euroopa Liidule teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkide seisukohalt puudulikud.

Artikkel 2

Belgia, Luksemburg, Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaad võtavad nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (FABEC) ning Küpros, Itaalia, Kreeka ja Malta nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (Blue Med FAB) käsitlevates kavades sätestatud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks parandusmeetmeid, lähtudes II lisa A osas antud soovitustest.

Artikkel 3

Prantsusmaa, Saksamaa ja Madalmaad võtavad nende ühist funktsionaalset õhuruumiosa (FABEC) käsitlevas kavas sätestatud kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks parandusmeetmeid, lähtudes II lisa B osas antud soovitustest.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Belgia Kuningriigile, Saksamaa Liitvabariigile, Kreeka Vabariigile, Prantsuse Vabariigile, Itaalia Vabariigile, Küprose Vabariigile, Luksemburgi Suurhertsogiriigile, Malta Vabariigile, Madalmaade Kuningriigile.

Brüssel, 13. veebruar 2017

Komisjoni nimel

komisjoni liige

Violeta BULC

I LISA

Määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud riiklikes või funktsionaalse õhuruumiosa kavades läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades seatud tulemuseesmärgid, mis ei ole kogu Euroopa Liidule teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkide seisukohalt piisavad

Läbilaskevõimega seotud põhiline tulemusvaldkond

Lennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tulenevad *marsruutlennu* hilinemised minutites lennu kohta

LIIKMESRIIK	FUNKTSIONAALNE ÕHURUUMIOSA (FAB)	FUNKTSIONAALSE ÕHURUUMIOSA MARSRUUDI LÄBILASKEVÕIME EESMÄRK				
		2015	2016	2017	2018	2019
Belgia/Luksemburg	FABEC	**0,48**	**0,49**	**0,48**	**0,47**	**Kooskõlas (0,43)**
Prantsusmaa						
Saksamaa						
Madalmaad						
[Šveits]						
Küpros	BLUE MED	**0,35**	**0,36**	**0,37**	**0,37**	**0,38**
Kreeka						
Itaalia						
Malta						

Kulutõhususega seotud põhiline tulemusvaldkond

Selgitus:

Tunnus	Kirje	Ühikud
(A)	Marsruudi kindlaksmääratud kulud kokku	(nominaalväärtuses ja liikmesriigi omavääringus)
(B)	Inflatsioonimäär	(%)
(C)	Inflatsiooniindeks	(100 = 2009)
(D)	Marsruudi kindlaksmääratud kulud kokku	(2009. aasta reaalhindades ja liikmesriigi omavääringus)
(E)	Marsruudi teenuseühikud kokku	(Total En-route Services Units, TSUd)
(F)	Marsruudi kindlaksmääratud ühikukulu (Determined Unit Cost, DUC)	(2009. aasta reaalhindades ja liikmesriigi omavääringus)

FABEC

Tasude sissenõudmise piirkond: Prantsusmaa – vääring: euro					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Tasude sissenõudmise piirkond: Prantsusmaa – vääring: euro					
	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	**63,91**	**61,96**	**62,41**	**61,46**	**60,03**

Tasude sissenõudmise piirkond: Saksamaa – vääring: euro					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	**75,97**	**71,28**	**69,53**	**67,76**	**65,92**

Tasude sissenõudmise piirkond: Madalmaad – vääring: euro					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	**59,57**	**58,18**	**57,97**	**58,60**	**58,45**

II LISA

Soovitatud parandusmeetmed

A. **Läbilaskevõimega seotud põhiline tulemusvaldkond**

Järgnevalt esitatakse soovitused parandusmeetmete võtmiseks läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas piirkondliku juhtimiskeskuse (ACC-üksuse) tasandil, et leida lahendus piiratud läbilaskevõimega seotud probleemidele.

Funktsionaalne õhuruumiosa BlueMed (BlueMed FAB)

Küpros (Nikosia ACC-üksus)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: tööjõu ebaotstarbekas kasutamine, sektori vähene suutlikkus, sektorikonfiguratsiooni vähene paindlikkus, vähene paindlikkus sektorite avamisel, suutmatus täielikult rakendada läbilaskevõimet käsitlevas kavas sisalduvaid läbilaskevõime suurendamise meetmeid.

Soovitatud parandusmeetmed:

1) kiirendada uue aeronavigatsiooniteenuste osutamisega tegeleva organisatsiooni (ANSP) rakendamist;

2) teha ümberkorraldusi vajaliku läbilaskevõime tagamiseks, võttes arvesse järgmist:

   a) sektorite ümberkorraldamist käsitlevate ettepanekute rakendamine;

   b) sektori suutlikkuse ümberhindamine;

3) järgmiste vahendite rakendamine:

   a) paindliku tööaja kasutuselevõtt, mis võimaldab paremini kooskõlastada liiklusnõudlust ja sektori lahtiolekuaegu;

   b) sektorikonfiguratsiooni paindlikkuse suurendamine kooskõlas lennuliiklusvoogudega;

4) lennuliiklusvoogu ja läbilaskevõime juhtimist (ATFCM) käsitlevate meetodite täiustamine.

Küpros on oma tulemuslikkuse kavas märkinud, et üldine tulemuslikkus saab paraneda alles pärast uue aeronavigatsiooniteenuste osutaja (ANSP) loomiseks vajalike institutsiooniliste muudatuste tegemist, mistõttu Küprosele on tehtud ettepanek asjakohased muudatused võimalikult kiiresti rakendada.

Kreeka (Ateena ja Makedoonia ACC-üksused)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: lennujuhtimisega (ATC) seotud investeeringute puudumine, uusi lennujuhte ei palgata.

Soovitused parandusmeetmete võtmiseks:

1) tulemuslikkuse parandamiseks tuleks kaaluda meetmeid ANSP-üksuse lahutamiseks riigist;

2) ANSP-üksuse ümberkorraldamine, mis võimaldaks õigeaegselt välja töötada ja rakendada operatiivkavad ning palgata uusi töötajaid;

3) kõikehõlmava ümberkorraldamiskava koostamine, et rakendada uusi meetodeid paindlikkuse suurendamiseks, hooajaliste konfiguratsioonimuutustega toimetulekuks ja paindliku tööaja kasutuselevõtuks.

FABEC

Saksamaa, Belgia, Luksemburg ja Madalmaad (Maastrichti ülemise õhuruumi kontrolli keskuse ACC-üksus)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: piiratud läbilaskevõime sektorirühma tasandil pärast lennuliiklusskeemide ootamatut muutumist 2015. aastal; FABECi õhuruumiprojektide rakendamisega seotud läbilaskevõime suurenemine leiab tõenäoliselt aset alles pärast planeerimisperioodi lõppu.

Soovitatud parandusmeetmed:

1) lennujuhtide täiendav vastastikune koolitamine, mis võimaldab paremini kooskõlastada liiklusnõudlust ja sektori lahtiolekuaegu sektorirühma tasandil;

2) sektori ümberkorraldusettepanekute väljatöötamine ja rakendamine;

3) lennuliikluse korraldamise süsteemi (ATM-süsteemi) täiustamise kava rakendamine.

Prantsusmaa (Bordeaux ACC-üksus)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: uue lennuliikluse korraldamise süsteemi (ATM-süsteemi) ERATO rakendamine ja asjakohased koolitused.

Soovitatud parandusmeetmed:

1) ATFCMiga seotud meetodite täiustamine;

2) uuele ATM-süsteemile paindliku ülemineku kava, mis on kooskõlastatud võrgustiku haldusasutusega ja sisaldab asjakohaseid leevendusmeetmeid liiklushäirete vähendamiseks.

Prantsusmaa (Bresti ACC-üksus)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: uue ATM-süsteemi ERATO rakendamine ja asjakohaste koolituste korraldamine, sektoriteks jaotamine ja sektorite avamise kavad võiksid olla paremini kohandatud liiklusnõudlusele.

Soovitatud parandusmeetmed:

1) sektori ümberkorraldusettepanekute rakendamine;

2) paindliku tööaja kasutuselevõtt, mis võimaldab paremini kooskõlastada liiklusnõudlust ja sektori lahtiolekuaegu;

3) konfiguratsioonide paindlik avamine kooskõlas liiklusvoogudega;

4) ATFCMiga seotud meetodite täiustamine.

Prantsusmaa (Marseille ACC-üksus)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: piiratud läbilaskevõime nädalavahetustel, mis on seotud sektori lahtiolekuaegade puuduliku kohandamisega, koolitused ja uue ATM-süsteemi (4Flight) rakendamine (2017–2019).

Soovitatud parandusmeetmed:

1) paindliku tööaja kasutuselevõtt, mis võimaldab paremini kooskõlastada liiklusnõudlust ja sektori lahtiolekuaegu eelkõige nädalavahetusel;

2) konfiguratsioonide paindlik avamine kooskõlas liiklusvoogudega;

3) ATFCMiga seotud meetodite täiustamine;

4) marsruutide kavandamise ja sektoriteks jagamise meetmed, pidades eelkõige silmas liidest Barcelona ACC-üksusega;

5) uuele ATM-süsteemile paindliku ülemineku kava, mis on kooskõlastatud võrgustiku haldusasutusega ja sisaldab asjakohaseid leevendusmeetmeid.

Prantsusmaa (Reimsi ACC-üksus)

Piiratud läbilaskevõime põhjused: koolitused ja uue ATM-süsteemi (4Flight) rakendamine (2017–2019); lennuliikluse jaotamine olukorras, kus lühematel marsruutidel on kõige suurem liiklusnõudlus; liiklustiheduse prognoositavuse probleemid teatavates sektorites.

Soovitatud parandusmeetmed:

1) marsruutide kavandamise ja sektoriteks jagamise meetmed;

2) paindliku tööaja kasutuselevõtt, mis võimaldab paremini kooskõlastada liiklusnõudlust ja sektori lahtiolekuaegu;

3) konfiguratsioonide paindlik avamine kooskõlas liiklusvoogudega;

4) ATFCMiga seotud meetodite täiustamine;

5) uuele ATM-süsteemile paindliku ülemineku kava, mis on kooskõlastatud võrgustiku haldusasutusega ja sisaldab asjakohaseid leevendusmeetmeid.

Selleks et parandada olukorda pikemas perspektiivis, tuleks Prantsusmaa ATM-süsteemi ajakohastada ja seetõttu tehakse ettepanek, et Prantsusmaa suurendab tulemuslikkust, töötades välja üksikasjalikumad kavad uue süsteemi järkjärguliseks rakendamiseks.

B. **Kulutõhususega seotud põhiline tulemusvaldkond**

Järgnevalt esitatakse soovitused, mis hõlmavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas võetavaid parandusmeetmeid, mida on võimalik rakendada lühikese aja jooksul, võttes arvesse vastastikust sõltuvust teiste põhiliste tulemusvaldkondadega ning investeerimissuutlikust oluliste süsteemide tasandil. Soovitustes keskendutakse parandusmeetmete võtmisele kolmes valdkonnas, nimelt liiklusprognoosid, omakapitali tasuvusmäär ja laenu intressimäär.

Prantsusmaa

Soovitatud parandusmeetmed:

1) lennuliiklus: Prantsusmaa oli juba 2015. aasta juulis suurendanud esialgses tulemuslikkuse kavas esitatud teabega võrreldes teiseks võrdlusperioodiks kavandatud lennuliiklusvoogusid (keskmiselt + 2,9 %), et viia kavandatud liiklusprognoos kooskõlla statistikateenistuse STATFOR poolt 2015. aasta veebruaris avaldatud prognoosi halvima stsenaariumiga. Siiski tehakse 2015. aasta tegelike liiklusvoogude ja statistikateenistuse STATFOR poolt 2016. aasta veebruaris avaldatud värskeimate prognooside põhjal ettepanek, et kavandatud lennuliiklusvoogusid tuleks veelgi suurendada;

2) võla intressimäär: Prantsusmaa arvutuste kohaselt on aeronavigatsiooniteenuste osutajaga (DSNA) seotud võlgade intressimäär teisel võrdlusperioodil 2,7 %. Samas on rahanduslikud tingimused oluliselt muutunud. Prantsusmaa pikaajaliste riskivabade riigivõlakirjade intressimäärad on praegu ajalooliselt madalad ja Euroopa Keskpanga andmete kohaselt on ühtlustatud pikaajaline intressimäär alla 1 %. Lisaks ei ole DSNA korporatiivne üksus ja tema võla (ning sellega seotud riskipreemia) intressimäära oleks õigem võrrelda riigi pikaajaliste võrdlusvõlakirjade intressimääraga. Seepärast tehakse ettepanek, et Prantsusmaa kasutaks DSNA kapitalikulude arvutamiseks madalamat intressimäära.

2018. ja 2019. aastaks kavandatud liiklusvoogude kohandamine ja näiteks 1,5 % ülemmäära kohaldamine võlaintressi suhtes tähendaks, et teiseks võrdlusperioodiks seatud marsruudi keskmine kindlaksmääratud ühikuhind langeks – 2,2 % aastas, mis on paremini kooskõlas ELi tasandi suundumusega (– 3,3 % aastas) ning marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind langeks nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmava kombineeritud võrdlusperioodi jooksul – 1,1 % aastas, mis on paremini kooskõlas kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga (– 1,7 % aastas).

Saksamaa

Soovitatud parandusmeetmed:

lennuliiklus: Saksamaa oli juba 2015. aasta juulis suurendanud esialgses tulemuslikkuse kavas esitatud teabega võrreldes teiseks võrdlusperioodiks kavandatud lennuliiklusvoogusid (keskmiselt + 2,7 %), et viia kavandatud lennuliiklusprognoos kooskõlla statistikateenistuse STATFOR poolt 2015. aasta veebruaris avaldatud prognoosi halvima stsenaariumiga Sellele vaatamata tehakse 2015. aasta tegelike liiklusvoogude ja statistikateenistuse STATFOR kõige värskemate (2016. aasta veebruar) prognooside põhjal ettepanek, et kavandatud lennuliiklusvoogusid tuleks värskeimast kättesaadavast teabest lähtudes veelgi suurendada.

Lisaks kõnealusele lühiajalisele meetmele tuleb märkida, et Saksamaa on teisel võrdlusperioodil teinud märkimisväärseid investeeringuid oma aeronavigatsiooniteenuse osutajatesse. Siiski on olemas oht, et kulud suurenevad märkimisväärselt teisel võrdlusperioodil ning seetõttu tehakse ettepanek, et Saksamaa kaaluks võimalust võtta pikaajalisi meetmeid kulubaasiga seotud põhiprobleemide kõrvaldamiseks, mille tulemusel näiteks marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind langeks nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmava kombineeritud võrdlusperioodi jooksul – 1,5 % aastas, mis on paremini kooskõlas kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga (– 1,7 % aastas).

Madalmaad

Soovitatud parandusmeetmed:

1) lennuliiklus: Madalmaad ei olnud 2015. aasta juulis läbi vaadanud esialgses tulemuslikkuse kavas esitatud teabega võrreldes teiseks võrdlusperioodiks kavandatud lennuliiklusvoogusid, mis põhinesid statistikateenistuse STATFOR poolt 2015. aasta veebruaris avaldatud halvima stsenaariumiga prognoosil. 2015. aasta tegelike liiklusvoogude ja statistikateenistuse STATFOR kõige värskemate (2016. aasta veebruar) prognooside põhjal tehakse ettepanek, et kavandatud lennuliiklusvoogusid tuleks värskeimast kättesaadavast teabest lähtudes veelgi suurendada;

2) võla intressimäär: Madalmaade arvutuste kohaselt on aeronavigatsiooniteenuste osutajaga (LVNL) seotud võlgade intressimäär 2019. aastal 3,2 %. Samas on rahanduslikud tingimused oluliselt muutunud. Madalmaade pikaajaliste riigivõlakirjade intressimäärad on ajalooliselt madalad ja Euroopa Keskpanga andmete kohaselt on ühtlustatud pikaajaline intressimäär oluliselt madalam kui 1 %. Seepärast tehakse ettepanek, et Madalmaad kasutaksid LVNLi kapitalikulude arvutamiseks madalamat intressimäära.

2018. ja 2019. aastaks kavandatud lennuliiklusvoogude kohandamine ja näiteks 3,0 % ülemmäära kohaldamine võlaintressi suhtes tähendaks, et teiseks võrdlusperioodiks seatud keskmine marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind langeks – 2,5 % aastas, mis on paremini kooskõlas ELi tasandi suundumusega (– 3,3 % aastas) ning marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind langeks nii esimest kui ka teist võrdlusperioodi hõlmava kombineeritud võrdlusperioodi jooksul – 1,5 % aastas, mis on paremini kooskõlas kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga (– 1,7 % aastas).