KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/773,

13. aprill 2022,

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2294 all)

(Ainult itaaliakeelne 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.

(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.

([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) 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 Itaalia 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 Itaalia 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 Itaalia 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.

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

([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).

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

(11) Seoses Itaalia poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ENAV) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2023. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.

(12) Komisjon märgib, et Itaalia esitatud tulemuslikkuse kava projektis on ENAVile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks ohutusandmete tsentraliseerimine ja ohutusjuurdluste uute meetodite väljatöötamine, ohutusele keskenduva töökultuuri ja ohutusjuhtimise tulemuslikkuse parandamine uute uuringute ja tegevuskavade abil ning ohutusriskide juhtimise parandamine tõhusamate hindamis- ja järelevalveprotsesside kaudu.

(13) Põhjendustes (11) ja (12) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Itaalia 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 Itaalia 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 Itaalia 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 ELi 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) Itaalia 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
Itaalia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Itaalia kontrollväärtused	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

(17) Komisjon märgib, et Itaalia 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 Itaalia on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava, saabumisjärjestuse haldamise parandamine viies peamises lennujaamas, mitme lähiala ümberkorraldamine ning õhuruumi paindliku kasutamise tõhusam kohaldamine, et nõudlusele paremini reageerida.

(19) Lisaks märgib komisjon, et Itaalia on juba rakendanud lennutasandist 305 kõrgemal vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi, ning julgustab Itaaliat pikendama selle kohaldamist kolmanda võrdlusperioodi jooksul.

(20) Põhjendustes (17) ja (19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Itaalia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(21) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Itaalia esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilinemise eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Itaalia 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 läbilaskevõime 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 ELi 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) Itaalia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna lennuliiklusvoo juhtimisest (AFTM) tingitud lennu hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Itaalia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemiste minutites lennu kohta	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Itaalia kontrollväärtused	0,07	0,11	0,11	0,11

(24) Komisjon märgib, et Itaalia 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 Itaalia on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad paindliku konfiguratsiooni kontseptsiooni kohaldamise edasine täiustamine, uue lennuliikluse korraldamise süsteemi (ATM) kasutuselevõtmine, täistööajale taandatud lennujuhtide arvu suurendamine enamikus piirkondlikes juhtimiskeskustes ning mitu meedet õhuruumi korraldamise parandamiseks.

(26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Itaalia 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 tekitavad Itaalia puhul probleeme.

(28) Esiteks on komisjon leidnud, et kolmandaks võrdlusperioodiks kavandatud ATFM-hilinemise eesmärgid vahemikus 0,41–0,30 minutit lennu kohta kalendriaastatel 2021–2024 on kõrgemad kui saabuvate lendude ATFM-hilinemise tulemused teise võrdlusperioodi lõpus, ulatudes 2018. ja 2019. kalendriaastal vastavalt 0,12 minutist kuni 0,29 minutini lennu kohta.

(29) Teiseks leidis komisjon, et võrreldes kavandatud riiklikke eesmärke saabuvate lendude ATFM-hilinemise keskmise taseme kohta sarnaste lennujaamade tulemustega teisel võrdlusperioodil, võivad Milano Linate ja Veneetsia lennujaamad prognooside kohaselt kogeda suuremaid ATFM-hilinemisi kui teised sarnased lennujaamad.

(30) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Itaalia põhjendustes (28) ja (29) esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama kolmanda võrdlusperioodi terminali läbilaskevõime eesmärke või korrigeerima neid allapoole.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(31) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Itaalia 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.

(32) 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.

(33) Itaalia on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Itaalia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	**2014. aasta lähte-väärtus**	**2019. aasta lähte-väärtus**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalväärtuses)	**79,9-7 eurot**	**63,4-6 eurot**	**123,7-2 eurot**	**73,6-7 eurot**	**61,5-2 eurot**	**57,8-0 eurot**

(34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Itaalia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -2,3 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.

(35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Itaalia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -3,5 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.

(36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Itaalia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalväärtuses (2017. aasta eurodes) 63,46 eurot on 7,2 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 59,18 eurot. Komisjon märgib, et Itaalial on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest kõrgem ning 2024. aastal ulatub vahe 3,6 %-ni.

(37) Nagu on märgitud põhjendustes (34)ja (35), on selge, et Itaalia ületab märkimisväärselt nii kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna suundumuse kui ka pikaajalise kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse. Lisaks on Itaalia kindlaksmääratud ühikuhinna suundumus 2024. aastal väiksem kui 2014. ja 2019. aasta lähteväärtused, mis näitab, et kulutõhusus saavutatakse nii keskpikas kui ka pikas perspektiivis. Olenemata erinevusest Itaalia lähteväärtuse ja võrdlusrühma keskmise vahel, mida on täheldatud põhjenduses (36), on Itaalia näidanud, et kulutõhususe areng ületab kogu ELi hõlmavaid suundumusi, mis annab piisava aluse, et saavutada kooskõla kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.

(38) Põhjendustes (34)–(37) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Itaalia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

(40) Võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhindu sarnaste lennujaamade tulemustega kolmandal võrdlusperioodil, märgib komisjon, et Rooma-Fiumicino ja Milano-Linate lennujaamade kindlaksmääratud ühikuhinnad on eeldatavasti oluliselt kõrgemad kui sarnaste lennujaamade keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.

(41) Seepärast leiab komisjon seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktiga a, et Itaalia peaks kolmanda võrdlusperioodi terminali kulutõhususe eesmärke täiendavalt põhjendama, võttes arvesse põhjenduses (40) esitatud tähelepanekuid, või neid allapoole korrigeerima.

KOKKUVÕTE

(42) Põhjendustes (9)–(41) esitatud hindamise põhjal leiab komisjon, et Itaalia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.

(43) 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.

(44) 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 Itaalia 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 Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Itaalia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	**Ohutuse juhtimise eesmärk**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
ENAV	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	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**
Itaalia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Itaalia võrdlusväärtused	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hilinemine minutites

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Itaalia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Itaalia võrdlusväärtused	0,07	0,11	0,11	0,11

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Itaalia 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)	**79,9-7 eurot**	**63,4-6 eurot**	**123,7-2 eurot**	**73,6-7 eurot**	**61,5-2 eurot**	**57,8-0 eurot**