KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/779,

13. aprill 2022,

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2304 all)

(Ainult poolakeelne 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 Poola 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 Poola 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 Poola 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) Poola 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).

Poola	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad	**Ohutuse juhtimise eesmärk**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	**D**
	Ohutuse tagamine	C	C	C	**C**
	Ohutuse edendamine	C	C	C	**C**
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	**C**

(11) Seoses Poola poolt kõigile hõlmatud aeronavigatsiooniteenuse osutajatele kavandatud ohutuseesmärkidega on komisjon leidnud, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk saavutatakse 2024. aastal seoses ohutusriski juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutusjuhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu liitu hõlmavale tulemuseesmärgile iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.

(12) Komisjon märgib, et Poola esitatud tulemuslikkuse kava projektis on esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate jaoks meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks meetmed, millega tagatakse vastavus komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2017/373, ([6]) ohutusprotsesside läbivaatamine, juhtkonna ohutuskoolituse ajakohastamine, ohutusjuhtimise näitajate väljatöötamine, ohutuse jätkuv edendamine ning parimate tavade, dokumentide ja menetluste rakendamine kooskõlas riiklike ja rahvusvaheliste eeskirjadega.

(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 Poola 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 Poola 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 Poola 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.

([6]) Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisnõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1).

(16) Poola 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**
Poola **kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid**, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Poola võrdlusväärtused	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

(17) Komisjon märgib, et Poola 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 Poola on tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mille hulgas on Varssavi piirkonna lennujuhtimiskeskuse sektorikonfiguratsioonide ümberkorraldamine, õhuruumi paindliku kasutamise täiustatud kontseptsioonide rakendamine ning Varssavi terminali manööverdusala täiustamine.

(19) Lisaks märgib komisjon, et Poola on alates 2019. aasta veebruarist lennutasanditel 95–660 juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi. Komisjon märgib ka, et Poola kavatseb 2024. kalendriaastal veelgi laiendada vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi Balti funktsionaalse õhuruumiosa, Slovakkia ja Ukrainaga.

(20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Poola 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 Poola esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilinemise eesmärke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Poola 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) Poola kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Poola kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Poola võrdlusväärtused	0,07	0,12	0,12	0,12

(24) Komisjon märgib, et Poola 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 Poola on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad lennujuhtide jätkuvat koolitust, paindlikku personali planeerimist ja töögraafikute koostamist, sektorite arvu suurendamist ja sektorite lahtiolekuaegade parandamist ning piiriülese vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamist.

(26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Poola 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 Poola puhul probleeme.

(28) Komisjon leidis, et võrreldes kavandatud riiklikke eesmärke saabuvate lendude ATFM-hilinemise keskmise taseme kohta sarnaste lennujaamade tulemustega teisel võrdlusperioodil, võivad Warszawa-Chopini, Warszawa-Modlini, Krakow-Balice ja Katowice-Pyrzowice lennujaamad prognooside kohaselt kogeda suuremaid ATFM-hilinemisi kui teised sarnased lennujaamad.

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

(30) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Poola 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.

(31) 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.

(32) Poola on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Poola 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)	**169,6 zlotti**	**174,8 zlotti**	**320,1 zlotti**	**200,2 zlotti**	**172,0 zlotti**	**163,2 zlotti**
	39,8-5 eurot	41,0-7 eurot	75,2-4 eurot	47,0-5 eurot	40,4-2 eurot	38,3-5 eurot

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

(34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Poola marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,4 % aasta kohta, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.

(35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Poola kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalväärtuses (2017. aasta eurodes) 41,07 eurot on 5,4 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 38,96 eurot. Komisjon märgib siiski, et marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on Poolas 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 6,7 % madalam.

(36) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 34 ja 35 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.

(37) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Poola on oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud hulga meetmeid, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (PANSA) on võtnud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed on üksikasjalikult esitatud ja kvantifitseeritud tulemuslikkuse kava projektis.

(38) Poola kavatseb tõepoolest kolmanda võrdlusperioodiga võrreldes oluliselt suurendada Varssavi piirkonna juhtimiskeskuses tegutsevate lennujuhtide arvu. Lisaks selgitab Poola, et täiendavate lennujuhtide koolitamine ja värbamine võimaldab PANSA-l rakendada õhuruumi sektorite ümberkorraldamist ja rahuldada prognoositavat liiklusnõudlust, mis eeldatavasti saavutab 2019. aasta taseme kolmanda võrdlusperioodi lõpuks.

(39) Komisjon täheldab investeerimiskulude suurenemist, mis on seotud selliste läbilaskevõimet suurendavate projektidega nagu lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamine ja sellega seotud muudatused, uute operatiivruumide ja raadiosidejaamade kasutuselevõtt ning seiretaristu väljavahetamine ja arendamine. Poola märgib, et kolmanda võrdlusperioodi kavandatud kapitalikulud on suunatud läbilaskevõimega seotud investeeringutele ning võimaldavad optimeerida õhuruumi (nt õhuruumi kolmetasandiline vertikaalne jagunemine) ning suurendada teenuste osutamise vastupidavust, skaleeritavust ja paindlikkust.

(40) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud asjakohased meetmed on tõepoolest vajalikud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Lisaks, võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, võib järeldada, et nende meetmete lisakulud on suuremad kui põhjenduses (34) osutatud kõrvalekalle kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest.

(41) Põhjendustes 37–40 esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Poola puhul täidetud.

(42) Eelnevatest tähelepanekutest tuleneb, et ei ole vaja täiendavalt uurida, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Poola puhul täidetud.

(43) Põhjendustes 33–42 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

(44) 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 tekitavad Poola puhul probleeme.

(45) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus kolmandal võrdlusperioodil on Poola esimeses terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas +2,2 % ja teises piirkonnas +1,9 %, mis on kõrgemad kui Poola marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -1,7 %.

(46) Teiseks täheldab komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Poola terminali navigatsioonitasude sissenõudmise teises piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +2,2 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -8,9 %. Lisaks on Poola terminali navigatsioonitasude sissenõudmise teises piirkonnas kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid kolmandal võrdlusperioodil 1,9 % kõrgemad kui terminali kindlaksmääratud ühikuhinna tegelik suundumus –2,6 %, mida täheldati teisel võrdlusperioodil.

(47) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Poola põhjendustes 45 ja 46 esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali kulutõhususe eesmärke või korrigeerima neid allapoole.

KOKKUVÕTE

(48) Põhjendustes 9–47 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Poola esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.

(49) 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.

(50) 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 Poola 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 Poola Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Poola	**Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni**				
Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad	**Ohutuse juhtimise eesmärk**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A.	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	**C**
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	**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**
Poola kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Poola võrdlusväärtused	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hilinemine minutites

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Poola kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Poola võrdlusväärtused	0,07	0,12	0,12	0,12

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Poola 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)	**169,6 zlotti**	**174,8 zlotti**	**320,1 zlotti**	**200,2 zlotti**	**172,0 zlotti**	**163,2 zlotti**
	39,8-5 eurot	41,0-7 eurot	75,2-4 eurot	47,0-5 eurot	40,4-2 eurot	38,3-5 eurot