2024/1688

17.6.2024

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2024/1688,

12. juuni 2024,

millega kehtestatakse kogu ELi hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2025 ja lõpeb 31. detsembril 2029

(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 a,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 ([2]) artikli 9 lõigetes 3 ja 4 on sätestatud üksikasjalikud nõuded, mille kohaselt komisjon võtab vastu kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades.

(2) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 9 lõike 3 esimesele lõigule tuleb kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, mis hõlmab kalendriaastaid 2025–2029 (kaasa arvatud), vastu võtta enne 1. juunit 2024, et anda liikmesriikidele aega koostada tulemuslikkuse kava, mis tuleks komisjonile hindamiseks esitada hiljemalt 1. oktoobriks 2024.

(3) Komisjon avaldas kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide ettevalmistamisel nende tulemuseesmärkide soovituslikud sihtvahemikud, et konsulteerida määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 10 lõikes 3 osutatud sidusrühmadega, muude asjaomaste isikute ja organisatsioonidega ning ohutusaspektide puhul Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga (EASA). Need kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide soovituslikud sihtvahemikud, mis põhinevad komisjoni poolt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 2 kohaselt määratud tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud soovitustel, kehtestati ametlikult komisjoni otsuses (EL) 2023/2481 ([3]). Komisjon korraldas koos tulemuslikkuse hindamise asutusega kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide sihtvahemikke käsitlevad konsultatsioonid, kohtudes 8. novembril 2023 sidusrühmadega ja viies läbi veebiküsitluse, milles sai osaleda 4. oktoobrist 2023 kuni 1. detsembrini 2023.

(4) Tulemuslikkuse hindamise asutus esitas 2024. aasta märtsis komisjonile lõpparuande kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi kavandatud tulemuseesmärkide kohta. Kõnealuses aruandes on üksikasjalikkult kirjeldatud kavandatud eesmärkide, nendega seotud lähteväärtuste ning häiretasemete ja võrdlusrühmade kindlaksmääramisel kasutatud eeldusi, põhjendusi ja analüüsimeetodeid. Ühtlasi on aruandes esitatud tulemused, mis saadi põhjenduses 3 osutatud konsulteerimisel sidusrühmadega. Tulemuslikkuse hindamise asutus lähtus aruande koostamisel Eurocontroli statistika ja prognooside talituse (STATFOR) viimastest liiklusprognoosidest neljanda võrdlusperioodi kohta.

([1]) ELT L 96, 31.3.2004, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Komisjoni 10. novembri 2023. aasta otsus (EL) 2023/2481, millega kehtestatakse kogu ELi hõlmavate lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärkide soovituslikud vahemikud neljandaks võrdlusperioodiks (2025–2029) (ELT L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Käesoleva otsuse kohaste kogu ELi hõlmavate neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide puhul on arvesse võetud tulemuslikkuse hindamise asutuselt, võrgustiku haldajalt, EASA-lt ja liikmesriikide järelevalveasutustelt saadud andmeid ning sidusrühmadega peetud konsultatsioone.

(6) Käesolev otsus hõlmab tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi geograafilist kohaldamisala, nimelt liikmesriike, Norrat ja Šveitsi. Kogu ELi hõlmavad neljanda võrdlusperioodi tulemuseesmärgid ja nendega seotud lähteväärtused põhinevad STATFORi 2024. aasta veebruaris avaldatud lennuliikluse baasprognoosil ning on väljendatud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvate lendudena ning marsruudi teenuseühikuna. Selles marsruudi liiklusprognoosis on ELis 2024. aastaks kavandatud 9 552 000 IFR-lendu ja 128 933 200 teenuseühikut, 2025. aastaks 9 787 000 IFR-lendu ja 133 040 200 teenuseühikut, 2026. aastaks 10 004 000 IFR-lendu ja 136 927 200 teenuseühikut, 2027. aastaks 10 209 000 IFR-lendu ja 140 566 200 teenuseühikut, 2028. aastaks 10 430 000 IFR-lendu ja 144 385 200 teenuseühikut ning 2029. aastaks 10 594 000 IFR-lendu ja 147 464 200 teenuseühikut.

(7) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kehtestatud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mida mõõdetakse ohutusjuhtimise tulemuslikkuse miinimumtasemena, mille peavad saavutama aeronavigatsiooniteenuste osutajad, kellel on sertifikaat lennuliiklusteenuste osutamiseks, peaksid tagama kõrgema ohutustaseme kui see, mis saavutataks juhul, kui täidetaks vaid ohutusjuhtimise miinimumnõudeid. Nende tulemuseesmärkide taseme kindlaksmääramisel tuleks keskenduda tegelikele ja sihipärastele tulemustele, mis on saavutatud ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kolmandal võrdlusperioodil, ning nende tulemuste edasisele parandamisele neljandal võrdlusperioodil, et võtta arvesse kõige viimaseid regulatiivseid ja käitamisalaseid arengusuundumusi.

(8) Lisaks tuleks silmas pidada vastastikust sõltuvust ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna ning tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemiga hõlmatud muude põhiliste tulemusvaldkondade vahel, tunnistades, et ohutusjuhtimine toimib kontrollimehhanismina, millega tagatakse, et aeronavigatsiooniteenuste osutamise ohutust mõjutavad välised või sisemised tegurid on nõuetekohaselt kindlaks tehtud ja nendega tegeletakse. Sellega seoses tuleks erilist tähelepanu pöörata suutlikkuse edasisele suurendamisele ohutusriski juhtimise valdkonnas, mille tulemuslikkuse sihttase peaks olema muude ohutusjuhtimise valdkondadega võrreldes kõrgem, nagu ka kolmandal võrdlusperioodil.

(9) EASA on neljandat võrdlusperioodi silmas pidades ajakohastanud ohutusjuhtimisega seotud põhilise tulemusnäitaja mõõtmise aluseks olevat metoodikat. Kohandatud metoodika eesmärk on tagada kooskõla asjaomase valdkonna parimate tavadega, võttes arvesse regulatiivseid ja tehnilisi arengusuundumusi. Seega on tingimused, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad peavad täitma, et saavutada ohutusjuhtimise tulemusnäitaja teatav sihtväärtus (rakendamise ulatus), mis võib ulatuda tasemest A kuni tasemeni D, muutunud kolmanda võrdlusperioodiga võrreldes rangemaks. Nende muudatuste tõttu ei saa kolmanda ja neljanda võrdlusperioodi ohutusalaseid tulemuseesmärke omavahel otseselt võrrelda.

(10) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas neljandaks võrdlusperioodiks kehtestatud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mida mõõdetakse marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, peaksid kajastama liidu rohelise kokkuleppe tegevuskava eesmärke. Liit on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2021/1119 ([4]) alusel kehtestanud õiguslikud kohustused, et saavutada hiljemalt 2050. aastaks kliimaneutraalsus ja vähendada 2030. aastaks kasvuhoonegaaside netoheidet 1990. aasta tasemega võrreldes vähemalt 55 %. Selleks peaksid kõik majandussektorid, sealhulgas lennutranspordisektor, andma oma panuse, et saavutada nõutav kasvuhoonegaaside heite vähendamine. Lennuliikluse korraldamisel tähendab see, et oluliselt tuleks vähendada ebatõhusaid lende, millega kaasneb liigne kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heide. Asjakohaste operatiivmeetmete abil tuleks leevendada ka mõju, mida avaldavad sellised ebatõhusust suurendavate tegurid, mille üle aeronavigatsiooniteenuse osutajatel puudub kontroll, nt ilmastikutingimused ja liiklusele suletud ohualad.

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Kogu ELi hõlmavate neljanda perioodi tulemuseesmärkide kehtestamisel keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas tuleks arvesse võtta selle meetme varasemat tulemuslikkust, komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 ([5]) I lisas osutatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas sätestatud meetmetest saadavat hinnangulist kasu ning Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja mõju õhuruumi lennuliiklusvoogudele.

(12) Ühtlasi tuleks silmas pidada keskkonna ja läbilaskevõimega seotud põhiliste tulemusvaldkondade vastastikust sõltuvust. Tulemuslikkuse hindamise asutuse analüüs näitab, et keskkonnatoime ja läbilaskevõime on omavahel tihedalt seotud. Seetõttu peavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe sihipäraseks suurendamiseks neljandal võrdlusperioodil muu hulgas võtma asjakohaseid meetmeid võitluseks läbilaskevõime nappusega, mis piirab kasutajate juurdepääsu õhuruumile ja soodustab mitteoptimaalsete lennutrajektooride kasutamist ülekoormatud piirkondade vältimiseks.

(13) Võttes arvesse, et aeronavigatsiooniteenuse osutajate võetavate operatiivmeetmete mõju, sealhulgas Euroopa lennuvõrgustiku parendamise kava (ERNIP) kohastest meetmetest saadav kasu, avaldub neljandal võrdlusperioodil alles järk-järgult, ning võttes arvesse neljandaks võrdlusperioodiks prognoositavat lennuliikluse kasvu, mis võib käitamiskeerukust veelgi suurendada, tuleks keskkonnatoime parandamiseks neljandal võrdlusperioodil kasutada järkjärgulist lähenemisviisi, pidades silmas ka seda, kuidas Venemaa Ukraina-vastane agressioonisõda on mõjutanud teatavate liikmesriikide lennuliiklusevoogusid.

(14) Võttes arvesse läbilaskevõime ja keskkonnaga seotud põhiliste tulemusvaldkondade vastastikust sõltuvust, mida on kirjeldatud põhjenduses 12 ning seda, kui oluline on vähendada lennuliikluse korraldamise keskkonnamõju ja toetada liidu rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamist, tuleks kogu ELi hõlmavad neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõime tulemuseesmärgid, mida mõõdetakse aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu hilinemise (ATFM-hilinemise) keskmise pikkusega minutites ühe lennu kohta, kehtestada tasemel, millega kasutajatele tagatakse piisavalt kvaliteetne teenus.

(15) Kogu ELi hõlmavad neljanda võrdlusperioodi läbilaskevõime-eesmärgid peaksid eelkõige aitama teatavatel aeronavigatsiooniteenuste osutajatel kiiresti ja tulemuslikult kõrvaldada pikaajalised probleemid, mis on tingitud läbilaskevõime nappusest. Selliseid läbilaskevõimega seotud probleeme on täheldatud alates teisest võrdlusperioodist (2015–2019) ja need on taas süvenemas pärast COVID-19 kriisi, mis paljudel juhtudel tingis selle, et uusi lennujuhte õpetati välja varasemast oluliselt vähem või et asjaomaste koolituste korraldamine peatati isegi sellistes piirkondlikes juhtimiskeskustes, kus lennujuhte (ATCO) oli liiklusnõudluse piisavaks rahuldamiseks juba varem liiga vähe. Seetõttu ei ole lennuliikluse korraldamise suutlikkus mõnes liidu piirkonnas, eelkõige teatavates Kesk-Euroopa lennujuhtimispiirkondades olnud piisav, et tulla toime lennuliikluse taastumisega pärast lendude arvu olulist vähenemist COVID-19 pandeemia tõttu.

(16) Lisaks tuleks arvesse võtta Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast tingitud muudatusi lennuliikluses, mille tõttu teatavates liikmesriikides on lendude arv seoses lennuliiklusvoogude ümbersuunamisega märkimisväärselt kasvanud. See tekitab probleeme asjaomastele aeronavigatsiooniteenuse osutajatele, kes peavad ka neljandal võrdlusperioodil toime tulema suure ja üha kasvava liiklusmahuga. Teatavates piirkondades täheldatud liiklustiheduse kasvu suurendab veelgi tsiviillennuliikluse sulgemine teatavates õhuruumiosades, kus lennuliiklust korraldavad Ukraina piiri läheduses asuvad liikmesriigid.

([5]) Komisjoni 24. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/123, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgu funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 677/2011 (ELT L 28, 31.1.2019, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Arvesse tuleks võtta ka aeronavigatsiooniteenuse osutajate läbilaskevõime suurendamiseks võetavaid meetmeid, mis on juba lisatud rakendusmääruse (EL) 2019/123 artiklis 9 osutatud Euroopa võrgu operatiivkavasse. Euroopa võrgu operatiivkava viimases kättesaadavas väljaandes, mis hõlmab aastaid 2023–2027, ([6]) nähakse ette, et enamik lennujuhtimiskeskusi, kes on varem olulisel määral kaasa aidanud marsruudi ATFM-hilinemistega seotud näitaja kasvule, peavad suurendama oma läbilaskevõimet, võttes muu hulgas kasutusele tipptasemel süsteemid lennuliikluse korraldamiseks ja kõrgtehnoloogilised lennujuhtimisvahendid. Olemasoleva analüüsi põhjal suurendavad need investeeringud neljanda võrdlusperioodi jooksul märkimisväärselt asjaomaste lennujuhtimiskeskuste läbilaskevõimet. Neljandal võrdlusperioodil oodatakse konkreetset käitamisalast kasu ka SESARi kasutuselevõttu toetava esimese ühisprojekti (mis kehtestati vastavalt komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2021/116 ([7])) kohastest lennuliikluse korraldamise (ATM) funktsioonidest, mis on kavas kõnealusel võrdlusperioodil kasutusele võtta.

(18) Euroopa võrgu operatiivkavas (millele on osutatud põhjenduses 17) märgitakse, et mitmel piirkondlikul juhtimiskeskusel võib neljanda võrdlusperioodi esimesteks aastateks prognoositud liiklusnõudluse rahuldamisel siiski tekkida probleeme, eelkõige seetõttu, et lennujuhte on ikka veel liiga vähe. Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid võtma kõik nende käsutuses olevad meetmed, et lahendada struktuurse suutlikkuse ja töötajate arvuga seotud probleemid ning hoida negatiivne mõju võrgu tulemuslikkusele võimalikult madalal tasemel. Kogu ELi hõlmavad läbilaskevõime tulemuseesmärgid põhinevad eeldusel, et kolmanda võrdlusperioodi lõpuks leiavad läbilaskevõime nappusega seotud probleemid lahenduse ning et aeronavigatsiooniteenuse osutajad suurendavad neljanda võrdlusperioodi esimestel aastatel märkimisväärselt oma läbilaskevõimet.

(19) Nende liikmesriikide puhul, kelle jaoks Ukraina sõjast tingitud muudatused lennuliikluses (millele on osutatud põhjenduses 16) tähendavad lennuliikluse olulist kasvu ja varasemast oluliselt keerukamaid lennujuhtimistoiminguid, on kogu ELi hõlmavate läbilaskevõime tulemuseesmärkide saavutamine varasemast raskem. Seepärast peaks asjaomane liikmesriik esitama oma tulemuslikkuse kava projektis piisavalt teavet selle kohta, kuidas Ukraina sõda mõjutab tema aeronavigatsiooniteenuse osutaja tegevust, et komisjon saaks neid asjaolusid neljanda võrdlusperioodi jaoks kavandatud kohalike tulemuseesmärkide hindamisel arvesse võtta, pidades silmas nende kooskõla kogu ELi hõlmavate läbilaskevõime tulemuseesmärkidega.

(20) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on väljendatud kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna iga-aastase muutusena protsentides. Lisaks tulemuslikkuse hindamise asutuse tulevikku suunatud eksperdianalüüsile, milles käsitletakse neljanda võrdlusperioodi kulusid ja kulutõhususe parandamise potentsiaali, tuginedes marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutamisel tekkivate kulutasuvusprobleemide analüüsile, tuleks ühe sisendina kogu ELi hõlmavate eesmärkide seadmisel kasutada liikmesriikide poolt 2023. aasta juunis esitatud esialgseid kuluandmeid ja liiklusprognoose.

(21) Samuti tuleks arvesse võtta vastastikust sõltuvust teistes põhilistes tulemusvaldkondades kehtestatud eesmärkidega. Kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkide kehtestamisel neljandaks võrdlusperioodiks tuleks arvesse võtta vajadust suurendada tegevuse tulemuslikkust keskkonnatoime ja läbilaskevõimega seotud põhilistes tulemusvaldkondades. Selleks on vaja kogu ELi hõlmavaid neljanda võrdlusperioodi kindlaksmääratud kulusid kolmanda võrdlusperioodiga võrreldes suurendada, mis võimaldab parandada teenuste kvaliteeti, võttes muu hulgas meetmeid lennujuhtide kiiremaks töölevõtmiseks ja koolitamiseks ning kaasaegsesse tehnoloogiasse tehtavate investeeringute suurendamiseks.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Komisjoni 1. veebruari 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/116, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 550/2004 sätestatud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamist toetav esimene ühisprojekt, muudetakse komisjoni rakendusmäärust (EL) nr 409/2013 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 716/2014 (ELT L 36, 2.2.2021, lk 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Neljandal võrdlusperioodil peaks kindlaksmääratud kulude iga-aastane kasvumäär olema liikluse prognoositavast kasvumäärast väiksem, et veelgi suurendada teenuste osutamise kulutõhusust ja mastaabisäästu. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid ära kasutama piiriülesest koostööst ning teenuste korraldamise ja osutamisega seotud muudest struktuurimuudatustest saadavat sünergiat. Kogu ELi hõlmava pikaajalise arengusuundumuse kohaselt peaks marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind nii kolmandal kui ka neljandal võrdlusperioodil vähenema igal aastal vähemalt 1,0 % võrra.

(23) Teatavad liikmesriigid on Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu kaotanud märkimisväärse osa lennuliiklusvoogudest, mida nad tavapäraselt teenindasid. Lennuliikluse vähenemine jätkub ka neljandal võrdlusperioodil ja mõjutab märkimisväärselt asjaomaste liikmesriikide aeronavigatsiooniteenuste osutajate kulutõhusust. Komisjon kehtestas juba kolmandal võrdlusperioodil oma otsustes (EL) 2022/2423 ([8]) ja (EL) 2022/2426 ([9]) meetodi, mille alusel neid erandlikke asjaolusid võetakse arvesse kohalike kulutõhususe tulemuseesmärkide ja kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hindamisel vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 3 punktile c.

(24) Neljanda võrdlusperioodi kulutõhususe oodatava paranemise väljaarvutamisel tuleks lähtuda kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtusest, mille leidmiseks jagatakse kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude lähteväärtus teenuseühikutes STATFORi koostatud lennuliikluse baasprognoosiga 2024. aasta kohta. Kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud kulude lähteväärtuse hindamiseks tuleks kasutada kolmandal võrdlusperioodil aeronavigatsiooniteenuste osutamise tegelike kulude kohta kogutud viimaseid kättesaadavaid andmeid, mida on kohandatud vastavalt 2024. aasta esialgsetele kuluandmetele, mille liikmesriigid esitasid 2023. aasta juunis, ja 2024. aasta kulutaseme hinnangule, mis põhineb tulemuslikkuse hindamise asutuse analüüsil. Arvesse tuleks võtta lennuliikluse prognoositavaid muutusi kolmanda võrdlusperioodi lõpuni jäänud ajavahemikul ja nende seost kuludega.

(25) Selleks et kehtestada häiretasemed, mille ületamise korral võivad liikmesriigid taotleda tulemuslikkuse kavades sisalduvate tulemuseesmärkide läbivaatamist, tuleks arvesse võtta liiklusprognooside vahemikku, mis on väljendatud marsruuditeenuste ühikutena ja IFR-lendudena, alates vähesest kasvust kuni suure kasvuni, lähtudes Eurocontroli statistika ja prognooside talituse (STATFOR) koostatud prognoosist. Pikka prognoosi kuni 2029. aasta lõpuni iseloomustab teatav ebakindlus, mis on eelkõige seotud geopoliitiliste riskidega, majanduskasvu ja liiklusvoogude muutustega, mida täheldati ka kolmandal võrdlusperioodil, ning majandussidemete arendamisega tärkavatel turgudel. Need häiretasemed peaksid võimaldama mõistlikul määral arvesse võtta lennuliikluse mahu kõikumist 2024. aasta veebruaris avaldatud STATFORi lennuliikluse lähteprognoosis, pakkudes samas liikmesriikidele võimalust taotleda oma vastavate kohalike tulemuslikkuse kavade läbivaatamist juhul, kui tegelik liiklus areneb pigem kooskõlas STATFORi optimistliku prognoosiga või STATFORi pessimistliku prognoosiga.

(26) Lisaks kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamisele tuleks moodustada võrdlusrühmad sarnases tegevus- ja majanduskeskkonnas tegutsevatest aeronavigatsiooniteenuse osutajatest, et hinnata tulemuseesmärke kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas. Nende rühmade kindlaksmääramisel tuleks arvesse võtta õhuruumi keerukust, lennuliikluse mahtu ja selle muutumist, elukallidust ning inflatsioonitaset.

(27) Ühtse taeva komitee esitas negatiivse arvamuse. Leiti, et rakendusakti oleks vaja, ning eesistuja esitas rakendusakti eelnõu apellatsioonikomiteele täiendavaks aruteluks. Apellatsioonikomitee ei esitanud oma arvamust,

([8]) Komisjoni 5. detsembri 2022. aasta otsus (EL) 2022/2423, milles käsitletakse Prantsusmaa poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (ELT L 318, 12.12.2022, lk 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Komisjoni 5. detsembri 2022. aasta otsus (EL) 2022/2426, milles käsitletakse Läti poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (ELT L 318, 12.12.2022, lk 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Kohaldamisala

Käesoleva otsusega kehtestatakse kogu ELi hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid neljandaks võrdlusperioodiks, mis hõlmab viit kalendriaastat (2025–2029).

Artikkel 2

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on seatud ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja millele on osutatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 1.1 ning mille aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kellel on sertifikaat lennuliiklusteenuste osutamiseks, peavad saavutama 2029. aasta lõpuks, on väljendatud rakendamise tasemetena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni:

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

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

Artikkel 3

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on seatud keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mis on kindlaks määratud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 2.1 ning mida väljendatakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena ja mõõdetakse keskmise lisavahemaana, mis lennatakse võrreldes suurringjoonega, ei tohi ületada järgmisi protsendimäärasid: 2025. aastal 2,80 %, 2026. aastal 2,75 %, 2027. aastal 2,71 %, 2028. aastal 2,68 % ja 2029. aastal 2,66 %.

Artikkel 4

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on kehtestatud läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mis on kindlaks määratud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 3.1, on järgmised: aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu hilinemiste (ATFM-hilinemiste) keskmine pikkus ühe lennu kohta 2025. aastal kõige rohkem 0,9 minutit, 2026. aastal kõige rohkem 0,7 minutit, 2027. aastal kõige rohkem 0,6 minutit, 2028. aastal kõige rohkem 0,5 minutit ja 2029. aastal kõige rohkem 0,5 minutit.

Artikkel 5

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

1. Sellised kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, mis on kehtestatud kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ja mis on kindlaks määratud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 4.1, on väljendatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud keskmise ühikuhinna iga-aastase muutusena: 2025. aastal -1,2 %, 2026. aastal -1,2 %, 2027. aastal -1,2 %, 2028. aastal -1,2 % ja 2029. aastal -1,2 %. Iga-aastase muutuse arvutamisel lähtutakse lõikes 3 sätestatud kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtusest.

2. Kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude lähteväärtus on 7 100 000 000 eurot, väljendatuna 2022. aasta hindade reaalväärtuses.

3. Kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude ühikuhindade lähteväärtus on 55,07 eurot 2022. aasta eurodes.

Artikkel 6

Häiretasemed

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

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

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

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

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

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

Artikkel 7

Võrdlusrühmad

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

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

b) rühm B: Küprose, Iirimaa, Malta ja Portugali aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

c) rühm C: Bulgaaria, Horvaatia, Kreeka, Ungari, Slovakkia, Sloveenia ja Rumeenia aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

d) rühm D: Tšehhi, Eesti, Läti, Leedu ja Poola aeronavigatsiooniteenuse osutajad;

e) rühm E: Austria, Belgia, Luksemburgi, Madalmaade ja Šveitsi aeronavigatsiooniteenuste osutajad;

f) rühm F: Taani, Soome, Norra ja Rootsi aeronavigatsiooniteenuste osutajad.

Artikkel 8

Jõustumine

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

Brüssel, 12. juuni 2024

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN