

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS,

11. märts 2014,

milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid ja häiretasemed teiseks võrdlusperioodiks (aastateks 2015-2019)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2014/132/EL)

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) Määrusega (EÜ) nr 549/2004 nõutakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku teenuste tulemuslikkuse kava kehtestamist. Eelkõige nõutakse selles, et komisjon võtaks põhilistes tulemusvaldkondades, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus, vastu kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid. Neid eesmärke käsitlevad täiendavad eeskirjad on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) nr 390/2013⁽²⁾.
- (2) Nüüd tuleks kindlaks määrata kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid teiseks võrdlusperioodiks, mis hõlmab kalendriaastaid 2015 kuni 2019 (k.a).
- (3) 29. juulil 2010 nimetas komisjon määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 2 ja komisjoni määruse (EL) nr 691/2010⁽³⁾ artikli 3 alusel ametisse tulemuslikkuse hindamise asutuse, et see abistaks komisjoni tulemuslikkuse kava rakendamisel, eelkõige kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkide kindlaksmääramisel.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 390/2013, 3. mai 2013, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava (ELT L 128, 9.5.2013, lk 1).

⁽³⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 691/2010, 29. juuli 2010, millega kehtestatakse aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava (ELT L 201, 3.8.2010, lk 1).

(4) Selleks et aidata kaasa kogu Euroopa Liitu hõlmavate teise võrdlusperioodi tulemuseesmärkide vastuvõtmisele, konsulteeris tulemuslikkuse hindamise asutus koostöös komisjoniga kõigi määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 10 lõikes 3 loetletud sidusrühmadega, et leppida kokku kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkide kindlaksmääramiseks kasutatav lähenemisviis, nende kindlaksmääramise menetlused ning soovituslikud vahemikud, millesse need peaksid jääma. Konsulteerimine sidusrühmadega toimus alates 25. jaanuarist 2013 kuni 3. juulini 2013. Töös osales komisjoni otsuse 98/500/EÜ⁽⁴⁾ alusel moodustatud valdkonna dialoogikomitee ja kõigil Euroopa tsiviillennundussektori personali esindavatel asutustel oli võimalus esitada märkusi.

(5) Võttes arvesse sidusrühmadega konsulteerimise tulemusi, esitas tulemuslikkuse hindamise asutus 27. septembril 2013 komisjonile edastatud aruandes kogu Euroopa Liitu hõlmavaid tulemuseesmärke käsitleva ettepaneku. Aruandes esitati kavandatud eesmärkide aluseks olevad eeldused ja loogika ning sarnase tegevus- ja majanduskeskkonnaga aeronavigatsiooniteenuste osutajate rühmade ja funktsionaalsete õhuruumiosade koosseis.

(6) Käesolevas otsuses esitatud kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid on kooskõlas määrusega (EÜ) nr 549/2004 ja rakendusmäärusega (EL) nr 390/2013. Need koostati tulemuslikkuse hindamise asutuse abiga. Arvesse võeti sidusrühmadega peetud konsultatsioon ning panust, mis saadi Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 551/2004⁽⁵⁾ artikli 6 ning komisjoni määruse (EL) nr 677/2011⁽⁶⁾ artikli 3 kohaselt võrgustiku haldusasutuselt, Euroopa Lennundusohutusametilt (EASA) ja liikmesriikide järelevalveasutustelt. Eesmärgid põhinevad tabelil, mis oli komisjoni ja tulemuslikkuse hindamise asutuse valduses 17. detsembril 2013.

(7) Kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid põhinevad liikmesriike, Norrat ja Šveitsi käsitlevatel andmetel.

⁽⁴⁾ Komisjoni otsus 98/500/EÜ, 20.5.1998, mis käsitleb sektoritevaheliste dialoogikomiteede asutamist sotsiaalpartnerite vahelise dialoogi hõlbustamiseks Euroopa tasandil (EÜT L 225, 12.8.1998, lk 27).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 551/2004, 10. märts 2004, õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevas (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

⁽⁶⁾ Komisjoni määrus (EL) nr 677/2011, 7. juuli 2011, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgustiku funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad (ELT L 185, 15.7.2011, lk 1).

- (8) Käesolevas otsuses sätestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ohutuse valdkonnas on koostatud koostöös EASAgaga. Rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 kohaste nõuete täitmise aktsepteeritud meetodite ja juhismaterjalide vastuvõtmisel peab EASA veelgi täpsustama riskianalüüsi vahendi kategooriate määratlusi, et tagada kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkide ühetaoline kohaldamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, eelkõige seoses kategooria C (suutlikkus osutada lennuliikluse korraldamise valdkonnas ohutuid, kuid piiratud teenuseid) määratlusega. EASAgaga konsulteeriti ka kogu Euroopa Liitu hõlmavate teiste põhiliste tulemusvaldkondade tulemuseesmärkide üle, et tagada nende kooskõla esmatähtsate ohutuseesmärkidega.
- (9) Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid kehtestatakse 2012. aastal saavutatud tulemustasandite alusel, mille arvutab välja tulemuslikkuse hindamise asutus. Nendeks on 3,17 % marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe näitaja puhul ja 5,15 % marsruutlennu horisontaalse osa keskmise tõhususe näitaja (võrreldes viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektooriga) puhul.
- (10) Võrdlusperioodi iga aasta puhul peaks läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna kogu Euroopa Liitu hõlmav tulemuseesmärk, mida mõõdetakse aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste (ATFM-lennuliiklusvoo juhtimise) keskmise pikkusena, vastama 2014. aasta kogu Euroopa Liitu hõlmavale tulemuseesmärgile, võttes arvesse teise võrdlusperioodi lennuliiklusprognoosi.
- (11) Võrdlusperioodi iga-aastased kogu Euroopa Liitu hõlmavad kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid tuleks esitada reaalkaardis, kasutades 2009. aasta väärtusi (EUR₂₀₀₉), et seda oleks võimalik võrrelda muu hulgas eelmisel võrdlusperioodil saavutatud tulemustasemega.
- (12) Teise võrdlusperioodi kulutõhususe oodatavat paranemist tuleks võrrelda 2014. aasta kindlaksmääratud kuludega (6,242 miljardit eurot⁽¹⁾ väljendatuna EUR₂₀₀₉ väärtustes). 2014. aasta värskeimate liiklusprognooside⁽²⁾ põhjal peaks kindlaksmääratud ühikuhinna alammäär olema 58,09 (EUR₂₀₀₉). Seega tuleks kulutõhususe eesmärgiga näha teisel võrdlusperioodil ette kindlaksmääratud ühikuhindade vähenemine 3,3 % aastas. 58,09 euro suurune (EUR₂₀₀₉) alammäär on kõrgem kui kogu Euroopa Liitu hõlmav 2014. aasta tulemuseesmärk 53,92 eurot (EUR₂₀₀₉), kuna 2014. aastaks prognoositud liiklusmaht on väiksem kui komisjoni otsuses 2011/121/EL⁽³⁾ algselt ettenähtu.
- (13) Teise võrdlusperioodi liiklusprognoos pärineb STATFORi 30. septembril 2013 avaldatud värskeima prognoosi väikesest stsenaariumist, millest ilmneb liikluse keskmiseks aastaseks kasvuks 1,2 %. Prognoositava perioodi pikkus (2019. aasta lõpuni) tekitab aga teatavat ebakindlust. Seega peaks komisjon tema poolt ühtse taeva komiteele esitatava aruande (millele osutatakse rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artikli 18 lõikes 4) kontekstis kõnealused liiklusprognoosid STATFORi poolt avaldatud värskeima prognoosi alusel 2016. aastaks läbi vaatama. Kõnealuse läbivaatamise põhjal võib komisjon teha vajaduse korral kõnealuse määruse artikli 17 lõike 1 punktiga a kooskõlas oleva otsuse vaadata läbi kogu ELi hõlmavad 2017.–2019. kalendriaasta tulemuseesmärgid.
- (14) Teise võrdlusperioodi kindlaksmääratud kulude vähenemiseks prognoositakse keskmiselt 2,1 % aastas.
- (15) Lisaks kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele tuleks häiretasemeid suurendada selliselt, et need ületaksid taset, mille puhul võib aktiveerida rakendusmääruses (EL) nr 390/2013 osutatud häiremehhanismid.
- (16) Rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 kohaselt ei pea kohalikud eesmärgid olema kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega tingimata võrdsed. Need peaksid olema kõnealuste kogu Euroopa Liitu hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas ja piisavalt kaasa aitama nende saavutamisele. Tulemuslikkuse kavast, mis tuleb rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 kohaselt koostada funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, tuleks arvesse võtta kohalike eesmärkide kooskõla ja nende piisavat panust.
- (17) Selleks et kaasa aidata rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 II peatüki kohaste tulemuslikkuse kavade koostamisele, peaks käesolev otsus jõustuma selle avaldamise päeval.

⁽¹⁾ Sealhulgas esimesel võrdlusperioodil tulemuskavas mitteosalenud Horvaatia kulu ning kõigi liikmesriikide kohandused, et võtta arvesse tasudest vabastatud VFR-lendude kulude oodatavat mahaarvamist.

⁽²⁾ 107 439 000 marsruudil osutatava teenuse ühikut (allikas: STATFOR, madalprognoos, september 2013).

⁽³⁾ Komisjoni otsus 2011/121/EL, 21. veebruar 2011, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ja häiretasemed aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks aastatel 2012–2014 (ELT L 48, 23.2.2011, lk 16).

- (18) Käesoleva otsusega ettenähtud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ohutuse valdkonnas

1. Teise võrdlusperioodi kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ohutuse valdkonnas on esitatud käesoleva otsuse lõigetes 2 ja 3.

2. Rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 I lisa 1. jao punkti 1.1 alapunktis a osutatud kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse valdkonnas on järgmised:

a) hiljemalt 31. detsembriks 2019 peavad liikmesriikide järelevalveasutused kõigi juhtimiseesmärkide („ohutuspoliitika ja -eesmärgid”, „ohutusala riskijuhtimine”, „ohutuse tagamine”, „ohutuse edendamine” ja „ohutu tegutsemine”) puhul saavutama vähemalt taseme C ⁽¹⁾;

b) hiljemalt 31. detsembriks 2019 peavad aeronavigatsiooniteenuste osutajad juhtimiseesmärkide „ohutuspoliitika ja -eesmärgid”, „ohutusala riskijuhtimine”, „ohutuse tagamine” ning „ohutuse edendamine” puhul saavutama vähemalt taseme D ja juhtimiseesmärgi „ohutu tegutsemine” puhul vähemalt taseme C.

3. Rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 I lisa 1. jao punkti 1.1 alapunktis b osutatud kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid raskusastmete kohaldamise valdkonnas on järgmised:

a) 31. detsembriks 2017 ja igal järgneval aastal kuni teise võrdlusperioodi lõpuni tagavad liikmesriigid riskianalüüsi vahendi metoodikaga väljaselgitatud ja raskusastmele „ATM Overall” vastavate lennuliikluse korraldamisega seotud vahejuhtumite kohta teabe kogumise oma järelevalveasutuste poolt ja selle edastamise EASA-le, et klassifitseerida vähemalt 80 % aasta jooksul fikseeritud hajutusmiinimumi rikkumise ja lennuraja loata hõivamisega seotud vahejuhtumitest kategooriasse A (rasked vahejuhtumid), B (märkimisväärsed vahejuhtumid) ja C (olulised vahejuhtumid) ⁽²⁾;

b) liikmesriigid tagavad, et nende järelevalveasutuste poolt raskusastmele „ATM Overall” vastavate lennuliikluse korraldamisega seotud vahejuhtumite kohta kogutud ning EASA-le esitatud andmetest on hiljemalt 31. detsembriks 2017 vähemalt 80 % ja hiljemalt 31. detsembriks 2019 vähemalt 100 % liigitatud riskianalüüsi vahendi metoodikal põhinevatesse raskusastmetesse, mis hõlmavad kategooriat AA (täielik suutmatus osutada ohutuid lennuliikluse korraldamisega

seotud teenuseid), A (raske suutmatus osutada ohutuid lennuliikluse korraldamisega seotud teenuseid), B (osaline suutmatus osutada ohutuid lennuliikluse korraldamisega seotud teenuseid) ja C (suutlikkus osutada lennuliikluse korraldamise valdkonnas ohutuid, kuid piiratud teenuseid);

c) hiljemalt 31. detsembriks 2017 ja 2019 esitavad aeronavigatsiooniteenuste osutajad liikmesriikide järelevalveasutustele aruanded riskianalüüsi vahendi metoodikaga väljaselgitatud ning lennuliikluse korraldamisega seotud ja maapinnal toimunud vahejuhtumite kohta, et klassifitseerida vastavalt vähemalt 80 % ja 100 % aasta jooksul fikseeritud hajutusmiinimumi rikkumise ja lennuraja loata hõivamisega seotud vahejuhtumitest kategooriasse A (rasked vahejuhtumid), B (märkimisväärsed vahejuhtumid) ja C (olulised vahejuhtumid);

d) hiljemalt 31. detsembriks 2017 ja 2019 esitavad aeronavigatsiooniteenuste osutajad liikmesriikide järelevalveasutustele aruanded riskianalüüsi vahendi metoodikaga väljaselgitatud ning lennuliikluse korraldamisega seotud ja maapinnal toimunud vahejuhtumite kohta, et klassifitseerida vastavalt vähemalt 80 % ja 100 % aasta jooksul fikseeritud lennuliikluse korraldamisega seotud vahejuhtumitest kategooriasse AA (täielik suutmatus osutada ohutuid lennuliikluse korraldamisega seotud teenuseid), A (raske suutmatus osutada ohutuid lennuliikluse korraldamisega seotud teenuseid), B (osaline suutmatus osutada ohutuid lennuliikluse korraldamisega seotud teenuseid) ja C (suutlikkus osutada lennuliikluse korraldamise valdkonnas ohutuid, kuid piiratud teenuseid).

Artikkel 2

Kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid keskkonna valdkonnas

Teise võrdlusperioodi kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid keskkonna valdkonnas on järgmised:

1) rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 I lisa 1. jao punkti 2.1 alapunktis a osutatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe näitaja võrreldes tegeliku trajektooriga on 2019. aastal vähemalt 2,6 %;

2) rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 I lisa 1. jao punkti 2.1 alapunktis b osutatud marsruutlennu horisontaalse osa keskmise tõhususe näitaja võrreldes viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektooriga on 2019. aastal vähemalt 4,1 %.

Artikkel 3

Kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid läbilaskevõime valdkonnas

Teise võrdlusperioodi kogu Euroopa Liitu hõlmav tulemuseesmärk läbilaskevõime valdkonnas on igas kalendriaastas rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 I lisa 1. jao punktis 3.1 osutatud aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste (ATFM-lennuliiklusvoo juhtimine) keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, mis ei tohi ületada 0,5 minutit.

⁽¹⁾ Tasemed C ja D on määratletud EASA nõuete täitmise aktsepteeritud meetodites ja juhismaterjalides põhiliste ohutusala tulemusnäitajate rakendamiseks ja mõõtmiseks, millele osutatakse rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artiklis 7.

⁽²⁾ Tasemed AA, A, B, C, D ja E on määratletud EASA nõuete täitmise aktsepteeritud meetodites ja juhismaterjalides põhiliste ohutusala tulemusnäitajate rakendamiseks ja mõõtmiseks, millele osutatakse rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artiklis 7.

Artikkel 4

**Kogu Euroopa Liitu hõlmavad tulemuseesmärgid
kulutõhususe valdkonnas**

Teise võrdlusperioodi kogu Euroopa Liitu hõlmav tulemuseesmärk kulutõhususe valdkonnas on rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 I lisa 1. jao punkti 4.1 alapunktis a osutatud kogu ELi hõlmav marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind eurodes ja 2009. aasta reaalkaardis: 2015. aastal 56,64 eurot, 2016. aastal 54,95 eurot, 2017. aastal 52,98 eurot, 2018. aastal 51,00 eurot ja 2019. aastal 49,10 eurot.

Artikkel 5

Eeldused

Käesolev otsus põhineb lisas esitatud eeldustel.

Artikkel 6

Häiretase

1. Kui tulemuslikkuse hindamise asutuse registreeritud tegelik lennuliikluse maht erineb lisas esitatud liiklusprognosis

konkreetsel kalendriaasta jooksul vähemalt 10 %, võib aktiveerida rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artikli 19 lõikes 1 osutatud kogu ELi hõlmava häiremehhanismi.

2. Kui tulemuslikkuse hindamise asutuse registreeritud tegelik lennuliikluse maht erineb rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 III peatükis esitatud vastavast tulemuslikkuse kavast konkreetsel kalendriaasta jooksul vähemalt 10 %, võib aktiveerida rakendusmääruse (EL) nr 390/2013 artikli 19 lõikes 2 osutatud kohaliku häiremehhanismi.

Artikkel 7

Jõustumine

Käesolev otsus jõustub selle Euroopa Liidu Teatajas avaldamise päeval.

Brüssel, 11. märts 2014

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO

LISA

1. Kogu ELi hõlmava tasandi liiklusprognosis marsruudil osutatavate teenuste ühikutes

| Marsruudil osutatavate teenuste ühikud | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 108 541 000 | 110 196 000 | 111 436 000 | 112 884 000 | 114 305 000 |

2. Kogu ELi hõlmaval tasandil prognoositud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud võrdlushind

| Kindlaksmääratud hind eurodes ja 2009. aasta reaalkaardis | | | | |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 6 147 905 000 | 6 055 686 000 | 5 904 294 000 | 5 756 687 000 | 5 612 769 000 |