

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2019/903,**29. mai 2019,****milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2020 ja lõpeb 31. detsembril 2024****(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⁾ eelkõige selle artikli 11 lõike 3 punkti a,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt peab komisjon igaks võrdlusperioodiks vastu võtma kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades. Neid eesmärke käsitlevad rakenduseeskirjad on sätestatud komisjoni rakendusmääruses (EL) 2019/317 ⁽²⁾. Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 9 lõike 4 kohaselt peab komisjon koos kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega vastu võtma järgmised väärtused: kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude lähteväärtus, kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtus, häiretasemed, mille ületamise korral võivad liikmesriigid taotleda tulemuslikkuse kavades esitatud tulemuseesmärkide korrigeerimist ning aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusrühmad, millel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond. Kulude kindlaksmääramine põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 550/2004 ⁽³⁾ artiklil 15.
- (2) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, mis hõlmab kalendriaastaid 2020–2024 k. a, kogu ELi hõlmavad lähteväärtused, häiretasemed ja võrdlusrühmad tuleks kehtestada enne 1. juunit 2019, et anda aega koostada tulemuslikkuse kavad, mis tuleks komisjonile hindamiseks esitada 1. oktoobriks 2019.
- (3) 16. detsembril 2016 määras komisjon määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 2 ja komisjoni rakendusotsuse (EL) 2016/2296 ⁽⁴⁾ kohaselt ühtse Euroopa taeva tulemuslikkuse hindamise asutuse, kes abistab teda tulemuslikkuse kava rakendamisel.
- (4) Selleks et hõlbustada kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide vastuvõtmist, korraldas tulemuslikkuse hindamise asutus komisjoni nimel ajavahemikul 20. juunist 2018 kuni 16. jaanuarini 2019 sidusrühmadega konsulteerimise. Konsulteerimisse kaasati kõik määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 10 lõikes 3 loetletud sidusrühmad, sealhulgas õhuruumi kasutajad, aeronavigatsiooniteenuste osutajad ja lennunduspersonali esindavad organisatsioonid, ning selle käigus vaadeldi tulemuseesmärkide soovituslikke vahemikke ja tulemuseesmärkide ning muude väärtuste kindlaksmääramisega seotud lähenemisviisi ja meetodikat.
- (5) Tulemuslikkuse hindamise asutus esitas komisjonile oma lõpparuande 22. veebruaril 2019. Aruandes võetakse arvesse rakendusmäärusega (EL) 2019/317 kehtestatud muudatusi, sidusrühmade asjakohaseid märkusi ning Eurocontrol'i statistika ja prognooside talituse (STATFOR) ning marsruudi navigatsioonitasude keskasutuse avaldatud värskeimat statistikat ja kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide prognoosi. Tulemuslikkuse hindamise asutuse aruandes on esitatud kavandatud eesmärkide, lähteväärtuste, häiretasemete ja võrdlusrühmade kindlaksmääramisel kasutatud eeldused ja põhjendused.

⁽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⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas (teenuse osutamise määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 10).

⁽⁴⁾ Komisjoni 16. detsembri 2016. aasta rakendusotsus (EL) 2016/2296, millega luuakse sõltumatute ekspertide rühm, kes on määratud ühtse Euroopa taeva tulemuslikkuse hindamise asutuseks (ELT L 344, 17.12.2016, lk 92).

- (6) Käesolevas otsuses sätestatud kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide puhul võetakse arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuselt, võrgu haldajalt, Euroopa Lennundusohutusametilt (EASA) ja liikmesriikide järelevalveasutustelt saadud andmeid. Komisjon korraldas 2019. aasta jaanuaris ja veebruaris ka kohtumised ja teabevahetuse liikmesriikide, riiklike järelevalveasutuste, võrgu haldaja ja tulemuslikkuse hindamise asutusega, et jagada tulemuseesmärkide kehtestamiseks vajalikku värskemat teavet. Nendel aruteludel kutsuti liikmesriike üles ajakohastama esialgseid kuluandmeid ja liiklusprognoose käsitlevat teavet. Käesolevas otsuses sätestatud tulemuseesmärkide puhul on neid andmeid arvesse võetud.
- (7) Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide ja lähteväärtuste puhul tuginetakse andmetele, mis hõlmavad liikmesriikide, Norra ja Šveitsi geograafilist ulatust ning mille puhul kasutatakse marsruudi liiklusprognoosi, mis on väljendatud instrumentaallennureeglite (IFR) järgi toimuvate lendudena ja Eurocontrol'i STATFORi 18. veebruari 2019. aasta lähteprognoosil põhinevate teenuseühikutena. Selles marsruudi liiklusprognoosis on 2019. aastaks kavandatud 10 534 000 IFR-lendu ja 139 141 000 teenuseühikut, 2020. aastaks 10 824 000 IFR-lendu ja 143 878 000 teenuseühikut, 2021. aastaks 10 996 000 IFR-lendu ja 146 980 000 teenuseühikut, 2022. aastaks 11 191 000 IFR-lendu ja 150 398 000 teenuseühikut, 2023. aastaks 11 355 000 IFR-lendu ja 153 368 000 teenuseühikut ning 2024. aastaks 11 523 000 IFR-lendu ja 156 359 000 teenuseühikut.
- (8) Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmisel tuleks arvesse võtta majanduslikke, ohutusalseid, keskkonnavalaseid ja operatiivkaalutlusi. Selle tagamiseks, et puudused või nende kombinatsioon ei kaaluks üles oodatavaid eeliseid, on vaja tasakaalu. Seetõttu tuleks kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide puhul arvesse võtta põhiliste tulemusvaldkondade vastastikust sõltuvust ja nendevahelisi kompromisse. Kulutõhususe ja läbilaskevõimega seotud põhilistes tulemusvaldkondades tuleks seega arvesse võtta täiendava läbilaskevõime loomise kulude ja nende poolt pakutavate eeliste suhet. Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide puhul tuleks arvesse võtta, et lennuliikluse korraldamise operatiivmeetmeid, mille eesmärk on kütuse tarbimise minimeerimine, seega heitkoguste vähendamine, ei saa alati praktikas rakendada. Selle põhjuseks on käitamispäärdused, mis seonduvad eelkõige õhusõidukite ohutu hajutamise ja lennuliikluse korraldamise olemasoleva suutlikkusega. Samuti tuleks ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide puhul arvesse võtta asjaolu, et esmatähtis on aeronavigatsiooniteenuste ohutu osutamine ning et ohutus peaks olema täielikult integreeritud aeronavigatsiooniteenuse osutajate äriplaneerimisse.
- (9) Käesolevas otsuses sätestatud kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kajastavad võrgu kui terviku tulemuslikkuse eesmärki. Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklite 14 ja 15 kohaselt võtab komisjon arvesse kohalikke olusid, kui ta hindab tulemuslikkuse kavade projektides esitatud riiklike tulemuseesmärkide või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, mis on esitatud käesolevas otsuses.
- (10) Koostöös EASAg välja töötatud kogu ELi hõlmavaid tulemuseesmärke ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas tuleks mõõta ohutusjuhtimise tulemuslikkuse miinimumtasemega, mis tuleb saavutada aeronavigatsiooniteenuse osutajatel, kellel on sertifikaat lennuliiklusteenuste osutamiseks. Nende tulemuseesmärkide puhul tuleks arvesse võtta teise võrdlusperioodi tegelikke ja sihipäraseid tulemusi ning nende puhul peaks minema kaugemale ohutusjuhtimissüsteemi elementide nõuete minimaalsest täitmisest. Lisaks tegi komisjon EASA-le ülesandeks ajakohastada nõuete täitmise meetodeid ja juhendmaterjale, et jälgida rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 1 ja 2. jao punktis 1 sätestatud ohutusnäitajate nõuetekohast rakendamist ning see tagada. Selle tulemusel on ohutusjuhtimise tulemuslikkuse taseme mõõtmiseks kasutatav raamistik rangem kui teisel võrdlusperioodil, mis kajastub lähenemisviisis, mida kasutati ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkide kindlaksmääramisel. Nende eesmärkide puhul tuleks arvesse võtta ka seda, kuidas on ohutusjuhtimist mõjutanud lennuliikluse korraldamisega seotud muudatused, mis tulenevad määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15a lõikes 3 osutatud SESARi projektide rakendamisest, keskendudes ohutuse tagamise ja ohutusalse riskijuhtimise eesmärkidele.
- (11) Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide puhul keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mida mõõdetakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususega, tuleks arvesse võtta teisel võrdlusperioodil saavutatud tulemuste taset, lennuliikluse korraldamise toimingute optimeerimiseks rakendatud meetmeid ning tulemuslikkuse hindamise asutuse, võrgu haldaja ja riiklike järelevalveasutuste esitatud ajakohaseid andmeid.

- (12) Lennunduse keskkonnamõju suureneb, kuid oodatust vähem, võttes arvesse lendude arvu suurenemist teisel võrdlusperioodil. Lennuliikluse korraldamise võrgu ebatõhususest põhjustatud ülemäärane CO₂ heide lennuteekonnal, mis arvutatakse kõigi Euroopa lendude tegelike trajektooride ja takistusteta trajektooride võrdlemise teel, on viimase kuue aasta jooksul püsinud stabiilselt 6 % juures, vaatamata lendude arvu suurenemisele, seda tänu lennuliikluse korraldamise toimingute optimeerimisele, mis on seotud Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgu ülesehituse, kavandamise ning voogude ja läbilaskevõime haldamisega. Marsruutlennu horisontaalosa ebatõhusus on üldiselt vähenenud ja teiseks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärk eeldatavasti täidetakse.
- (13) Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna paranemise peamine põhjus on vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamine, mis võimaldab marsruute lühendada ja Euroopa õhuruumi tõhusamalt kasutada. Eelduste kohaselt rakendatakse vabalt valitavate marsruutidega õhuruum Euroopa õhuruumi suuremas osas 2019. aasta lõpuks ja täies ulatuses 2022. aastaks. Kombineerituna piiriülese vaba marsruudivaliku järkjärgulise rakendamisega võib see kaasa tuua otsemad marsruudid ning vähendada lennatud meremiilide arvu ja lennuliiklusest tingitud heidet, toetades seega lennunduse CO₂-mahukuse jätkusuutlikku vähendamist. Selline järkjärguline rakendamine õigustab seega marsruutlennu horisontaalosa tõhususe parandamist kuni 2022. aastani. Marsruutlennu horisontaalosa tõhusus peaks pärast 2022. aastat jääma stabiilseks. Võttes arvesse praegu ette nähtud meetmeid ja seda, et õhusõidukid peavad vältima üha sagedamini esinevaid ebasoodsaid ilmastikuolusid ning ohupiirkondi, samuti asjaolu, et lennuliikluse korraldamine peab tagama õhusõidukite minimaalse hajutuse, ei ole oodata, et marsruutlennu horisontaalosa tõhusus 2023. ja 2024. aastal veelgi suureneks.
- (14) Kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi puhul läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mida mõeldakse aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmise pikkusega minutites ühe lennu kohta, tuleks arvesse võtta teisel võrdlusperioodil saavutatud tulemuste taset, lennuliikluse korraldamise toimingute optimeerimiseks rakendatud meetmeid ning tulemuslikkuse hindamise asutuse, võrgu haldaja ja riiklike järelevalveasutuste esitatud asjakohaseid andmeid.
- (15) Võrgu haldaja dokumentide kohaselt on Euroopa lennuliiklus, mis teisel võrdlusperioodil märkimisväärselt tihenes, praegu tihedam kui kunagi varem. Teise võrdlusperioodi esimese nelja aasta jooksul suurenes IFR-lendude arv 13 % ning marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus suurenes 0,73 minutilt lennu kohta 2015. aastal 1,73 minutini lennu kohta 2018. aastal, mis tähendab hilinemise pikennemist 137 %. Mõnes liidu piirkonnas, eelkõige Euroopa põhipiirkonnas ja selle naabruses asuvates Kesk-Euroopa piirkondades, oli teatav arv piirkondlikke juhtimiskeskusi, kelle lennuliikluse korraldamise suutlikkusest ei piisanud selle tiheduse suurenemisega toimetulekuks. Euroopas langeb rohkem kui pool kõikidest marsruudi ATFM-hilinemistest, mille on põhjustanud puudulik lennujuhtimisvõimekus ja töötajate vähesus, viie piirkondliku juhtimiskeskuse arvele ning mõned neist keskustest ei ole järginud võrgu operatiivkavas kokku lepitud läbilaskevõime kavasid. See töö kaasa olukorra, kus kogu ELi hõlmav teise võrdlusperioodi tulemuseesmärk – keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta 0,5 minutit – jäi täitmata. Läbilaskevõime puudujääk järgnevatel aastatel eeldatavalt suureneb.
- (16) Võttes arvesse kolmanda võrdlusperioodi liiklusprognoosi, leiavad võrgu haldaja ja tulemuslikkuse hindamise asutus, et suurem osa aeronavigatsiooniteenuste osutajaid suudavad täita kolmandaks võrdlusperioodiks läbilaskevõime suhtes kehtestatud nõuded. Riiklike järelevalveasutuste edastatud teabe kohaselt võib võrgu operatiivkavas aeronavigatsiooniteenuste osutajate poolt pakutud teenuse kvaliteet jääda mõne piirkondliku juhtimiskeskuse puhul siiski problemaatiliseks eelkõige töötajate vähesuse tõttu, eriti kolmanda võrdlusperioodi esimese kolme aasta jooksul. Seega võib süsteemiülese optimaalse keskmise AFTM-hilinemise (lennu kohta 0,5 minutit) saavutamist oodata alles kolmanda võrdlusperioodi lõpuks. Selleks et vähendada läbilaskevõime puudujääki ja täita käesolevas otsuses sätestatud eesmärgid, soovivad võrgu haldaja ja tulemuslikkuse hindamise asutus, et aeronavigatsiooniteenuse osutajad võtaksid konkreetseid meetmeid asjaomaste piirkondlike juhtimiskeskuste tasandil.
- (17) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas tuleks väljendada protsendina, mis kajastab marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kogu ELi hõlmava keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna iga-aastast muutumist. Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide puhul kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas tuleks võtta esimesel ja teisel võrdlusperioodil saavutatud tulemuste taset ning tulemuslikkuse hindamise asutuse ja riiklike järelevalveasutuste esitatud asjakohaseid andmeid.

- (18) Liidu tasandil on marsruudi tegelike kulude reaalkväärtus (2017. aasta hinnad eurodes) püsinud alates esimese võrdlusperioodi algusest 2012. aastal muutumatuna, vaatamata liikluse märkimisväärsele tihenemisele. Teise võrdlusperioodi esimese kolme aasta tegelikud kulud on vastavatest kindlaksmääratud kuludest madalamad. Selle tulemusel on summaarne ülejääk aeronavigatsiooniteenuste osutajate puhul olnud liidu tasandil kavandatust suurem. See koos tulemuslikkuse hindamise asutuse analüüsiga annab märku, et suurem osa aeronavigatsiooniteenuse osutajaid suudab kulutõhusust kolmandal võrdlusperioodil veelgi parandada, tegeledes samal ajal ka läbilaskevõime valdkonna vajadustega. Samal ajal on lennuliiklus ja marsruudi ATFM-hilinemised viimastel aastatel märkimisväärselt suurenenud, mis võib viidata sellele, et teisel võrdlusperioodil ei ole võrku piisavalt investeeritud. Kolmanda võrdlusperioodi kulutõhususeesmärkide puhul tuleks silmas pidada kulutõhususe suurendamist, tagades samas, et need parandused ei kahjustaks piisava läbilaskevõime pakkumist.
- (19) Õhuruumi kasutajad väljendasid muret seoses vajaliku läbilaskevõime pakkumiseks kavandatud investeerimisprojektidega, mis on tühistatud või edasi lükatud. Sellistest projektidest tulenevad kulud olid sageli osaliselt või täielikult lisatud eelmiste võrdlusperioodide kindlaksmääratud kuludele, mistõttu need sisaldusid tasudes. Kui aeronavigatsiooniteenuste osutajad teenisid osa oma ülejäägist vajalike investeeringute tegemata jätmisest või nende edasilükkamisest, võiks nendest ülejääkidest rahastada kolmanda võrdlusperioodi vajalikke investeeringuid, kui need ei ole dividendidena aktsionäridele või riigieelarvesse makstud. Lisaks peaksid aeronavigatsiooniteenuste osutajad kapitalikulude väljaarvutamise eesmärgil intressimäärade kindlaksmääramisel arvesse võtma aeronavigatsiooniteenuste osutajate riskide piiramist liikluse ja kulude riskijagamismehhanismide raames ning üldiselt soodsaid rahastamistingimusi.
- (20) Kolmanda võrdlusperioodi kulutõhususe oodatava paranemise väljaarvutamisel tuleks lähtuda kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtusest, mille saamiseks jagatakse kindlaksmääratud kulude lähteväärtus teenuseühikutes 2019. aasta kohta väljendatud liiklusprognosisega. Kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud kulude lähteväärtuse prognoosimiseks kasutatakse 2015., 2016. ja 2017. aasta tegelike kulude lineaarset regressioonanalüüsi ning seda kohandatakse, et võtta arvesse viimaseid olemasolevaid kuluprognose, liikluse muutusi ja nende seost kuludega.
- (21) Kogu ELi hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi kindlaksmääratud kulud peaksid kolmandal võrdlusperioodil kasvama üksnes pisut, ületades kindlaksmääratud kulude lähteväärtuse. See on õigustatud teenuste kvaliteedi parandamise eesmärgil, eelkõige vähendades Euroopa õhuruumi läbilaskevõime puudujääki. Nii kolmandat kui ka teist võrdlusperioodi hõlmaval ajavahemikul peaks marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna iga-aastane muutus olema $-2,7\%$.
- (22) Lisaks kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele tuleks kehtestada häiretasemed, mille ületamise korral võivad liikmesriigid taotleda tulemuslikkuse kavades esitatud tulemuseesmärkide korrigeerimist. Rakendusmääruses (EL) 2019/317 on sätestatud kolm erinevat häiretaset, mis põhinevad järgmistel parameetritel: tegeliku liikluse erinevus lennuliiklusprognosisest asjaomasel kalendriaastal, väljendatuna IFR-lendude protsendina, tegeliku liikluse erinevus lennuliiklusprognosisest asjaomasel kalendriaastal, väljendatuna teenuseühikute protsendina ning kontrollväärtuste muutumine võrgu operatiivkava hooajalise ajakohastamise tõttu. Kõnealuste häiretasemete alustegurite muutused võivad oluliselt mõjutada aeronavigatsiooniteenuste osutamist nii tegelike tulude poolel kui ka läbilaskevõime pakkumisega seotud ootuste seisukohast.
- (23) Häiretasemete kindlaksmääramiseks tuleks arvesse võtta liiklusprognoside vahemikku, mis on väljendatud marsruuditeenuste ühikutena ja IFR-lendudena, alates vähesest kasvust kuni suure kasvuni, lähtudes Eurocontrol'i STATFORi andmetest. Pikka prognoosiperioodi kuni 2024. aasta lõpuni iseloomustab teatav ebakindlus, mis on seotud eelkõige majanduskasvuga, Ühendkuningriigi kavatsusega liidust lahkuda, geopoliitiliste riskidega, mis võivad kaasa tuua õhuruumi sulgemisi ning liiklusvoogude muutlikkust (nagu teisel võrdlusperioodil), samuti majandussidemete arendamisega tärkavatel turgudel. Neid riske võetakse prognoosides arvesse, tuginedes 2019. aasta veebruariks kättesaadavale teabele. Majanduse väljavaated on siiski endiselt ebakindlad ja riski osakaal väga muutlik.
- (24) Lisaks kogu Euroopa Liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele tuleks moodustada võrdlusrühmad sarnases tegevus- ja majanduskeskkonnas tegutsevatest aeronavigatsiooniteenuste osutajatest, et hinnata tulemuseesmärke kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas. Kõnealuste rühmade moodustamisel tuleks arvesse võtta õhuruumi keerukust, liikluse taset ja muutlikkust, elukallidust ning üksuse lennujuhtide tööjõukulusid iga aeronavigatsiooniteenuse osutaja puhul.

- (25) Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide ja käesoleva rakendusotsuse vastuvõtmise ajal kehtestatud häiretasemete väärtused ei tohiks muutuda isegi siis, kui liidu õigust ei kohaldata enam Ühendkuningriigi suhtes alates hilisemast kuupäevast ja kui väljaastumisleping ei ole jõustunud. See võimalik sündmus ei mõjutaks nende väärtuste kindlaksmääramist märkimisväärselt. Kogu ELi hõlmavaid tulemuseesmärke ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas mõjutavad tegurid, mis on liikmesriikide arvust sõltumatud. Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas sõltuvad trajektooridest, kuid asjasse ei puutu see, kas need trajektoorid hõlmavad üksnes liikmesriikide või ka kolmandate riikide õhuruumi. Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide puhul läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on arvutused näidanud, et Ühendkuningriigi liidust lahkumise mõju oleks väga väike, mistõttu ei oleks kõnealuseid eesmärke vaja muuta kummagi stsenaariumi puhul. Kindlaksmääratud kulude lähteväärtus, kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtus ning võrdlusrühmad peaksid sõltuma siiski sellest, kas käesoleva rakendusotsuse jõustumise päeval kohaldatakse Ühendkuningriigi suhtes liidu õigust või väljaastumislepingut või ei kohaldata kõnealusest kahest stsenaariumist kumbagi.
- (26) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Kohaldamisala

Käesolevat otsust kohaldatakse rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 7 osutatud kolmanda võrdlusperioodi suhtes.

Artikkel 2

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, millele on osutatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 1.1 ja mis tuleb 2024. aasta lõpuks saavutada aeronavigatsiooniteenuse osutajatel, kellel on sertifikaat lennuliiklusteenuste osutamiseks, on kehtestatud järgmistel ohutusjuhtimise tõhususe tasemetel:

- a) ohutusjuhtimise eesmärkide „ohutuskultuur“, „ohutuspõhimõtted ja -eesmärgid“, „ohutuse tagamine“ ja „ohutuse edendamine“ puhul vähemalt tasemel C;
- b) ohutusjuhtimise eesmärgi „ohutusrisiki juhtimine“ puhul vähemalt tasemel D.

Artikkel 3

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis on kehtestatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 2.1, väljendatakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena ja seda mõõdetakse keskmise lisavahemaana, mis lennatakse võrreldes suurringjoonega, ning see ei tohi ületada järgmisi protsendimäärasid: 2020. aastal 2,53 %, 2021. aastal 2,47 %, 2022. aastal 2,40 %, 2023. aastal 2,40 % ja 2024. aastal 2,40 %.

Artikkel 4

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis vastab rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktile 3.1, on aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus ühe lennu kohta 2020. aastal kõige rohkem 0,9 minutit, 2021. aastal kõige rohkem 0,9 minutit, 2022. aastal kõige rohkem 0,7 minutit, 2023. aastal kõige rohkem 0,5 minutit ja 2024. aastal kõige rohkem 0,5 minutit.

Artikkel 5

Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

1. Kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis on sätestatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 I lisa 1. jao punktis 4.1, on marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud keskmise ühikuhinna iga-aastane muutus: 2020. aastal $-1,9\%$, 2021. aastal $-1,9\%$, 2022. aastal $-1,9\%$, 2023. aastal $-1,9\%$ ja 2024. aastal $-1,9\%$. Iga-aastase muutuse arvutamisel lähtutakse lõikes 3 sätestatud kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtusest.
2. Kindlaksmääratud kulude lähteväärtused määratakse kindlaks järgmiselt:
 - a) 6 245 065 000 eurot (2017. aasta hinnad), juhul kui liidu õigust Ühendkuningriigi suhtes enam ei kohaldata alates kuupäevast, mis on käesoleva rakendusotsuse jõustumise kuupäevast varasem ja kui selleks kuupäevaks ei ole jõustunud Ühendkuningriigiga sõlmitud väljaastumislepingut;
 - b) 7 047 092 000 eurot (2017. aasta hinnad) kõigil muudel juhtudel.
3. Kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtused määratakse kindlaks järgmiselt:
 - a) 49,29 eurot (2017. aasta hinnad), juhul kui liidu õigust Ühendkuningriigi suhtes enam ei kohaldata alates kuupäevast, mis on käesoleva rakendusotsuse jõustumise kuupäevast varasem ja kui selleks kuupäevaks ei ole jõustunud Ühendkuningriigiga sõlmitud väljaastumislepingut;
 - b) 50,65 eurot (2017. aasta hinnad) kõigil muudel juhtudel.

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

^(?) 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).

*Artikkel 7***Võrdlusrühmad**

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

- a) juhul kui liidu õigust Ühendkuningriigi suhtes enam ei kohaldata alates kuupäevast, mis on käesoleva rakendusotsuse jõustumise kuupäevast varasem ja kui selleks kuupäevaks ei ole jõustunud Ühendkuningriigiga sõlmitud väljaastumislepingut:
- i) Rühm A: Saksamaa, Prantsusmaa, Hispaania ja Itaalia aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - ii) Rühm B: Norra, Rootsi, Taani, Soome ja Iirimaa aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - iii) Rühm C: Tšehhi, Horvaatia, Sloveenia, Ungari, Slovakkia, Bulgaaria, Poola, Rumeenia ja Portugali aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - iv) Rühm D: Küprose, Malta, Eesti, Läti, Leedu ja Kreeka aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - v) Rühm E: Austria, Šveitsi, Belgia-Luksemburgi ja Madalmaade aeronavigatsiooniteenuste osutajad.
- b) kõigil muudel juhtudel:
- i) Rühm A: Saksamaa, Ühendkuningriigi, Prantsusmaa, Hispaania ja Itaalia aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - ii) Rühm B: Norra, Rootsi, Taani, Soome ja Iirimaa aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - iii) Rühm C: Tšehhi, Horvaatia, Sloveenia, Ungari, Slovakkia, Bulgaaria, Poola, Rumeenia ja Portugali aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - iv) Rühm D: Küprose, Malta, Eesti, Läti, Leedu ja Kreeka aeronavigatsiooniteenuste osutajad;
 - v) Rühm E: Austria, Šveitsi, Belgia-Luksemburgi ja Madalmaade aeronavigatsiooniteenuste osutajad.

Artikkel 8

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

Brüssel, 29. mai 2019

Komisjoni nimel
president
Jean-Claude JUNCKER
