

# OTSUSED

## KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2022/728,

13. aprill 2022,

**mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud Belgia, Saksamaa, Kreeka, Prantsusmaa, Küprose, Läti, Luksemburgi, Malta, Madalmaade, Rumeenia ja Rootsi riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu ELi hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele ning milles antakse soovitusel nimetatud eesmärkide korrigeerimiseks**

*(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2283 all)*

**(Ainult hollandi-, inglisi-, kreeka-, läti-, malta-, prantsus-, rootsi-, rumeenia- ja saksakeelne tekst on autentsed)**

**(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), <sup>(1)</sup> eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c teist lõiku,

pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega

ning arvestades järgmist:

## ÜLDISED KAALUTLUSED

### Taust

- (1) Määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 kohaselt tuleb luua aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide tulemuslikkuse kava. Peale selle peavad liikmesriigid komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 <sup>(2)</sup> artikli 10 kohaselt kehtestama 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 tulemuslikkuse kavade projektides kavandatud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates kalendriaasta 2020 esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on võtnud pandeemia ohjeldamiseks.

<sup>(1)</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

<sup>(2)</sup> 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) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks sätestati algselt komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 <sup>(3)</sup>. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja tulemuslikkuse kavade projektid, mille liikmesriigid pärast seda esitasid, koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordi olukorda.
- (4) Selleks et reageerida mõjule, mida COVID-19 pandeemia aeronavigatsiooniteenuste osutamisele avaldab, sätestati komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/1627 <sup>(4)</sup> 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 komisjoni rakendusotsuse (EL) 2021/891, <sup>(5)</sup> millega kehtestatakse kogu ELi hõlmavad läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks ohutuse, keskkonna, läbilaskevõime ja kulutõhususega seotud põhilistes tulemusvaldkondades.
- (5) Kõik liikmesriigid töötasid välja ja võtsid vastu kolmandaks võrdlusperioodiks läbivaadatud kohalikke tulemuseesmärgi hõlmavate tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati komisjonile hindamiseks 1. oktoobriks 2021. Pärast tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse hindamist palus komisjon liikmesriikidel esitada 17. novembriks 2021 tulemuslikkuse kavade ajakohastatud projektid. Käesolevas otsuses esitatud komisjoni hinnang põhineb liikmesriikide esitatud tulemuslikkuse kavade ajakohastatud projektidel.
- (6) Tulemuslikkuse hindamise asutus, kes vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, esitas komisjonile aruande, mis hõlmab tema nõuandeid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektide hindamise kohta.

### Hindamiskriteeriumid

- (7) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt hinnanud riikide või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi eesmärkide 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.
- (8) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on liikmesriikide esitatud aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi 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. Komisjon on leidnud, et kõigi liikmesriikide kavandatud ohutusega seotud kohalikud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate vastavate tulemuseesmärkidega ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses nendega seotud järeldusi esitatud.
- (9) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on liikmesriikide esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Tulemuslikkuse kava projektis kavandatud eesmärgi on vastavalt võrreldud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi keskkonnanäesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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 tunnustatakse kehtetuks rakendusotsus (EL) 2019/903 (ELT L 195, 3.6.2021, lk 3).

- (10) Seoses kalendriaastaga 2020 ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavat kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärki, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise periood oli lõppenud ja selle rakendamine oli seega muutunud lõplikuks, mistõttu ei olnud tagasiulatuv kohandamine võimalik. Seetõttu ei olnud liikmesriikidel asjakohane vaadata 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbi oma kalendriaasta 2020 kohaliku tasandi tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas. Neid kaalutlusi arvesse võttes hinnati kohaliku tasandi keskkonnaga seotud tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate vastavate tulemuseesmärkidega seoses kalendriaastatega 2021, 2022, 2023 ja 2024. Selle põhjal on komisjon leidnud, et kõigi liikmesriikide esitatud kohaliku tasandi keskkonnaga seotud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate vastavate tulemuseesmärkidega ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses nendega seotud järeldusi esitatud.
- (11) Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna puhul on lennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tulenevate marsruutlennu keskmiste hilinevate liikmesriikide poolt seatud eesmärgid hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Tulemuslikkuse kava projektis välja pakutud eesmärgid on vastavalt võrreldud võrgustiku operatiivkavas esitatud kontrollväärtustega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, sealhulgas eelkõige kavandatud suured investeeringud ja stimuleerimiskava(d), arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (12) Seoses kalendriaastaga 2020 ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavat kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärki, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise periood oli lõppenud ja selle rakendamine oli seega muutunud lõplikuks, mistõttu ei olnud tagasiulatuv kohandamine võimalik. Seetõttu ei olnud liikmesriikidel asjakohane vaadata 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbi oma kalendriaasta 2020 kohaliku tasandi tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas. Neid kaalutlusi arvesse võttes hinnati kohaliku tasandi läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate vastavate tulemuseesmärkidega seoses kalendriaastatega 2021, 2022, 2023 ja 2024.
- (13) Kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkidega seoses vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade terminali aeronavigatsiooniteenuste kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti b. Kui leiti, et nende kavandatud eesmärkidega on probleeme, on vastavad puudused käesolevas otsuses esitatud.
- (14) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on liikmesriikide 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.
- (15) Kui leiti, et marsruudi kulutõhususeesmärgid ei vasta rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumidele, kontrollis komisjon täiendavalt ning asjaomastes tulemuslikkuse kavades esitatud põhjendusi ja tõendeid silmas pidades, kas erinevust võib pidada rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikuks ja proportsionaalseks, juhul kui erinevus kogu ELi hõlmavatest kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumustest või kogu ELi hõlmavatest kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalistest arengusuundumustest tuleneb üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis kaasnevad meetmetega tulemuseesmärkide saavutamiseks läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas või rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punktis 18 määratletud restrekteerimismeetmetega.

- (16) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Sellele lisaks vaadati läbi rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid, täpsemalt eesmärkide aluseks olevad põhitegurid ja -parameetrid, mis on esitatud selle lisa punkti 2.1 alapunktis d.
- (17) Kavandatud kulutõhususeesmärkide hindamisega seoses hindas komisjon lisaks läbivaatamisele ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade kavandatud terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususe eesmärke, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Kui leiti, et nende kavandatud eesmärkidega on probleeme, on vastavad puudused käesolevas otsuses esitatud.
- (18) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkide hindamisega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Kui leiti, et nende stimuleerimiskavade projektidega on probleeme, on vastavad puudused selles otsuses välja toodud.

### Liiklusuundumustega seotud erikaalutlused

- (19) 2021. aasta oktoobris avaldatud STATFORi liikluse lähteprognooosi kohaselt saavutab lennuliiklus ELi tasandil 2023. aasta jooksul pandeemiaeelse taseme ja ületab seda taset 2024. aastal. Liiklusuundumusega seotud ebakindlus on siiski endiselt iseäranis suur COVID-19 epidemioloogilise olukorra muutumisega seotud riskide tõttu. Komisjon märgib, et tõenäoliselt on lennuliikluse taastumine liikmesriigiti ebaühtlane.
- (20) Sellest tulenevalt prognoositakse, et kolmandal võrdlusperioodil on lennuliikluse kasv mitmes liikmesriigis märkimisväärselt väiksem kui keskmine lennuliikluse kasv kogu ELi tasandil ning et liikluse maht on kolmandal võrdlusperioodil mitmes neist liikmesriikidest pandeemiaeelsest mahust väiksem. Komisjon tunnistab, et see muudab kogu ELi hõlmavate kulutõhususeesmärkide saavutamise asjaomaste liikmesriikide jaoks keerulisemaks, ning on seda olukorda arvesse võtnud iga tulemuslikkuse kava projekti hindamisel asjakohaste kohalike olude läbivaatamisel.

### FABECI PUUDUSED

#### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas – Belgia ja Luksemburg

- (21) Belgia ja Luksemburg on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Belgia ja Luksemburg kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaartuses)	73,13 eurot	83,28 eurot	189,52 eurot	113,26 eurot	108,51 eurot	103,82 eurot

- (22) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Belgia ja Luksemburgi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +5,7 % aastas ning see on kehvem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.

- (23) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Belgia ja Luksemburgi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +4,0 % aastas, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (24) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Belgia ja Luksemburgi kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus, väljendatuna 2017. aasta hindade reaalkväärtuses 83,28 eurot, on 13,2 % kõrgem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 73,56 eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses. Komisjon märgib, et kolmandal võrdlusperioodil suureneb see vahe veelgi, kuna Belgia ja Luksemburgi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 49,9 % kõrgem.
- (25) Lisaks on vaja kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (26) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusele vastavuseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 41 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses, kusjuures vastav hinnanguline kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast pikaajalisest arengusuundumusest on umbes 92,6 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses.
- (27) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Belgia ja Luksemburg viitavad tulemuslikkuse kava projektis kolmanda võrdlusperioodi täiendavatele kindlaksmääratud kuludele, mis tekivad marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutajatel skeyes ja MUAC seoses läbilaskevõime suurendamise meetmetega.
- (28) Ühest küljest rõhutatakse tulemuslikkuse kava projektis, et Belgia ja Luksemburgi õhuruumi keerukus suurendab lennujuhtide suhtelist töökoormust ning avaldab seega negatiivset mõju lennujuhtide töö tootlikkusele ja marsruuditeenuste kulubaasile. Belgia ja Luksemburgi selgituste kohaselt on see üks peamisi tegureid, mis põhjustab kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest.
- (29) Teiselt poolt väidavad Belgia ja Luksemburg, et mõlemad marsruudi aeronavigatsiooniteenuse osutajad, nimelt skeyes ja MUAC, peavad tulema toime konkreetsete probleemidega, mis on seotud lennuliikluse nõudluse rahuldamiseks piisava läbilaskevõime tagamisega kolmandal võrdlusperioodil ja pärast seda.
- (30) Seoses teenuseosutajaga skeyes on tulemuslikkuse kava projektis kõigepealt märgitud, et lennujuhtide praeguse vanuselise struktuuri tõttu on kolmandal ja neljandal võrdlusperioodil oodata paljude lennujuhtide pensionile jäämist.
- (31) Antakse teada, et kohaldatavate Belgia õigusaktide kohaselt peab lennujuht ametist lahkuma viis aastat enne pensionile jäämise kuupäeva. Nende viie aasta jooksul on tal õigus eelpensionile (edaspidi „DISPO eelpensionikava“) ja saada toetust, mis moodustab 75–85 % tema viimasest palgast. Tulemuslikkuse kava projektis esitatud teabe kohaselt jäävad lennujuhid praegu eelpensionile 56aastaselt ja vanusepiiri tõstetakse 57 eluaastale. Alates 2025. aastast jõuab kolmandal võrdlusperioodil eelpensioniiikka 30 % ettevõtte skeyes praegu tööl olevatest lennujuhtidest ja on ette näha, et neljandal võrdlusperioodil jõuab eelpensioniiikka veel 20 % lennujuhtidest.
- (32) Ettevõtte skeyes kavatakse värvata ja koolitada uusi lennujuhte, et asendada kavandatavaid pensionile jäämisi ja tagada läbilaskevõime, mis vastab prognoositud liiklunõudlusele. Tulemuslikkuse kava projekti kohaselt tekivad sellega seoses ettevõttele skeyes lisakulud, sealhulgas DISPO eelpensionikavaga seotud kulud, mis jaotatakse kogu võrdlusperioodi marsruuditeenuste kulubaasile.

- (33) Lisaks on tulemuslikkuse kava projektis märgitud, et skeyes kavatseb asendada oma lennuliikluse korraldamise süsteemi ettevõtte MUAC ja Belgia kaitsejõududega ühtse, integreeritud ja ühtlustatud õhuruumi korraldamise süsteemiga, mida peetakse oluliseks, et toetada lennuliikluse korraldamise tsiviil- ja sõjaliste teenuste integreerimist ning suurendada läbilaskevõimet ja tegevuse tõhusust.
- (34) Seoses ettevõttega MUAC viitavad Belgia ja Luksemburg 2019. aastal sõlmitud kollektiivlepingule, mille eesmärk on sisuliselt suurendada lennujuhtide arvu, et vähendada lõhet olemasolevate töötajate ja liiklusnõudluse vahel. Lepingusse lisatud paindlikkussätetega kaasneb palgavahemike tõus peaaegu 11 %, mis mõjutab kulubaasi kogu võrdlusperioodi jooksul.
- (35) Samuti on teatatud, et ettevõttel MUAC on kolmandal võrdlusperioodil lisakulud seoses tegevusjärgse analüüsi ja sellega seotud vahendite konkreetse täiendamisega, mille eesmärk on veelgi optimeerida igapäevase tegevuse kavandamist.
- (36) Komisjon leidis, et põhjenduses 26 viidatud kõrvalekaldeid ei saa põhjendada üksnes läbilaskevõimega seotud meetmetega kaasnevate lisakulude, sealhulgas uute lennujuhtide värbamise ja koolitamise ning läbilaskevõimega seotud suurte investeeringute kuludega. Seetõttu järeldas komisjon, et teatatud kulude kõrvalekalded kogu ELi hõlmavatest kindlaksmääratud ühikuhindade arengusuundumustest on seoses Belgia ja Luksemburgiga liiga suured, et neid saaks põhjendada pelgalt kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisele suunatud teatatud meetmetega.
- (37) Seetõttu on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium Belgia ja Luksemburgi puhul täitmata.
- (38) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga võib vaid märkida, et Belgia ja Luksemburg ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis kirjeldanud ühtki restruktureerimismeedet, mis õigustaks kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest kõrvalekaldumist. Järelikult on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Belgia ja Luksemburgi puhul täitmata.
- (39) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti d alapunktis vii sätestatud läbivaadatavate elementidega märgib komisjon, et Belgia suhtes on kehtestatud kolmandaks võrdlusperioodiks marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste kindlaksmääratud kulude jaotamiseks täiustatud kulujaotusmetoodika. Kavandatud muudatused seonduvad ettevõtte skeyes lähenemislennu juhtimise teenuste kulude jaotuse ning riikliku järelevalveasutuse kulude jaotusega. Komisjon märgib, et kavandatud muudatuste tagajärjel jaotatakse eelkõige kogu lähenemislennu juhtimise teenuste kulu marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnale.
- (40) Komisjon kahtleb, kas põhjenduses 93 viidatud kulujaotusmetoodika muudatus on kooskõlas määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõike 2 punktiga e ning rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 22 lõikega 5. Komisjon vaatab sellega seotud elemendid asjaomast aeronavigatsiooniteenuse osutajat silmas pidades täiendavalt läbi FABECi korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti hindamise raames.
- (41) Põhjendustes 21–40 nimetatud puuduste tõttu tuleb järeldada, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärkide see osa, mis seondub Belgia ja Luksemburgi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnaga, ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

#### **Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatamine – Belgia**

- (42) Komisjonile teevad muret Belgia kavandatud terminali kulutõhususe tulemuseesmärgid, mida on käsitletud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis c.

- (43) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Belgia terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +6,3 %, mis on kõrgem kui Belgia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +5,7 %.
- (44) Teiseks märgib komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Belgia terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +6,3 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +0,5 %.
- (45) Kolmandaks, võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud riiklikke eesmärke samasuguste lennujaamade kolmanda võrdlusperioodi tulemustega, leiab komisjon, et Brüsseli lennujaama kindlaksmääratud ühikuhind on asjaomase võrdlusrühma kindlaksmääratud ühikuhindade mediaanist märkimisväärselt kõrgem.
- (46) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Belgia peaks terminali kulutõhususe eesmärke eespool esitatud tähelepanekuid arvestades täiendavalt põhjendama või kavandatud terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kolmanda võrdlusperioodi eesmärke allapoole korregeerima.

**Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatamine, mis täiendab kavandatud läbilaskevõime-eesmärkide hindamist komisjoni poolt – FABEC**

- (47) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis f sätestatud läbivaadatavate elementidega leiab komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline eelis on võrdne maksimaalse rahalise kahjuga, mis mõlemad moodustavad 0,5 % kindlaksmääratud kuludest.
- (48) Komisjonil on tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (49) Komisjon kahtleb seoses Belgia, Prantsusmaa ja Madalmaade terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade jaoks kavandatud terminalide läbilaskevõime stimuleerimiskavadega, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustavad kõigis nimetatud kavades 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (50) Komisjon kahtleb seoses Luksemburgi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna jaoks kavandatud terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavaga, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,25 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (51) Seetõttu peaksid Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Luksemburg ja Madalmaad oma marsruudi läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisele suunatud stimuleerimiskavade projektid FABECi esitatud tulemuslikkuse kava projektis läbi vaatama, nii et neist stimuleerimiskavadest tulenevatel maksimaalsel rahalisel kahjul oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a sõnaselgelt nõutud, mis komisjoni arvates peaks põhjustama maksimaalse rahalise kahju, mis on vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.
- (52) Lisaks peaksid Belgia, Prantsusmaa, Luksemburg ja Madalmaad oma terminali läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisele suunatud stimuleerimiskavade projektid FABECi esitatud tulemuslikkuse kava projektis läbi vaatama, nii et neist stimuleerimiskavadest tulenevatel maksimaalsel rahalisel kahjul oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a sõnaselgelt nõutud, mis komisjoni arvates peaks põhjustama maksimaalse rahalise kahju, mis on vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.

## KREEKA PUUDUSED

**Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas**

- (53) Kreeka kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid, väljendatuna marsruudi ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas kolmandaks võrdlusperioodiks määratud vastavad riiklikud võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
<b>Kreeka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid, ATFM-hilinemiste minutites lennu kohta</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Kreeka võrdlusväärtused, ATFM-hilinemiste minutites lennu kohta	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komisjon märgib, et Kreeka kalendriaastateks 2021–2024 kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on kõrgemad kui 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas määratud vastavad riiklikud võrdlusväärtused. Sellega seoses erinevad kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid vastavatest riiklikest võrdlusväärtustest kõige rohkem kalendriaastal 2021.
- (55) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse kava projektis kirjeldatud läbilaskevõime suurendamise meetmed moodustavad vaid osa 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas esitatud meetmetest. Nende meetmete seas on suurte investeeringute tegemine lennuliikluse korraldamise taristu ajakohastamiseks, kokku 70 täistööajale taandatud töötaja värbamine piirkondliku lennujuhtimiskeskuse lennujuhtideks kalendriaastal 2022 ning õhuruumi ümberkorraldamise meetmed.
- (56) Komisjon märgib aga, et Kreeka tulemuslikkuse kava projektis on puudu mitu 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas esitatud asjakohast läbilaskevõime suurendamise meetet, mis võib põhjustada läbilaskevõime puudujäägi kalendriaastatel 2023 ja 2024. Kreeka esitatud teabe põhjal ei ole samuti selge, kuidas toimub lennujuhtide arvu märkimisväärne suurendamine ja sellele järgnev töökohapõhine koolitus alates kalendriaastast 2022, rahuldades samal ajal kasvavat läbilaskevõime nõudlust.
- (57) Võttes arvesse, et Kreeka kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on aastatel 2021–2024 kõrgemad kui vastavad riiklikud võrdlusväärtused, näib seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a, et kavandatud meetmed ei ole piisavad prognoositud liiklusnõudluse rahuldamiseks, arvestades eelkõige liikluse eeldatavat kasvu kolmanda võrdlusperioodi lõpu poole tänu lennuliikluse taastumisele pärast COVID-19 pandeemia mõju.
- (58) Kreeka märgib oma tulemuslikkuse kava projektis, et kalendriaastate 2021–2024 eesmärke ei olnud võimalik seada kooskõlas 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkava võrdlusväärtustega, kuna 2021. aasta oktoobris avaldatud STATFORi liiklusprognoosis esitatud lennuliikluse taastumine oli optimistlikum. Lisaks märgib Kreeka, et kavandatud eesmärgid kajastavad seda liiklusprognooside muutust ja erinevad seetõttu võrdlusväärtustest.
- (59) Sellegipoolest leiab komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 sätestatud hindamiskriteeriume silmas pidades, et Kreeka tulemuslikkuse kava projektis esitatud teave ja tõendid, sealhulgas asjaomaste kohalike oludega seonduvad, ei õigusta kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide olulisi kõrvalekaldeid vastavatest võrdlusväärtustest.
- (60) Põhjendustes 53–59 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Kreeka tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.



### Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seotud kavandatud eesmärkide läbivaatamine

- (61) Komisjonile teevad muret Kreeka kavandatud terminali läbilaskevõime tulemuseesmärgid, mida on käsitletud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis b.
- (62) Täpsemalt on komisjon leidnud, et kui võrrelda lennujaamade tasandil saabuvate lendude keskmise ATFM-hilinemisega seotud kavandatud riiklikke eesmarke sarnaste lennujaamade tulemustega, eeldatakse, et Ateena lennujaamas esineb suuremaid ATFM-hilinemisi, kui on prognoositud sarnaste lennujaamade puhul.
- (63) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Kreeka peaks terminali läbilaskevõime-eesmarke eespool esitatud tähelepanekuid arvestades täiendavalt põhjendama või terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime kavandatud eesmarke allapoole korrigeerima.

### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (64) Kreeka on marsruudi kulutõhususeesmärgid kavandanud järgmiselt:

Kreeka kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>31,37 eurot</b>	<b>23,20 eurot</b>	<b>40,71 eurot</b>	<b>32,60 eurot</b>	<b>33,12 eurot</b>	<b>32,93 eurot</b>

- (65) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Kreeka marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +9,1 %, mis on kehvem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (66) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Kreeka marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +0,5 %, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil –1,3 %.
- (67) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Kreeka kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses 23,20 eurot on 18,9 % madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses 28,59 eurot. Komisjon märgib aga, et Kreeka marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind ületab kavakohaselt kolmandal võrdlusperioodil võrdlusrühma keskmist ühikuhinda ning kalendriaastal 2024 ulatub vahe +8,7 %ni.
- (68) Lisaks on vaja kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (69) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on Kreeka tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusele vastavuseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 54 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses, kusjuures vastav kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast pikaajalisest arengusuundumusest on 31 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses.

- (70) Kreeka märgib tulemuslikkuse kava projektis, et kolmanda võrdlusperioodi jooksul on ette nähtud Ateena piirkondliku juhtimiskeskuse käitamisel osalevate lennujuhtide arvu märkimisväärne suurenemine, tänu millele on 2024. aastal kokku 71 täistööajale taandatud töötajat rohkem kui 2019. aastal. Lisaks on võrdlusperioodi lõpus kavas teha mitu suurt investeringut seoses lennuliikluse korraldamise ja seiresüsteemidega, millel on alates 2022. aastast märkimisväärne mõju kuludele. Kreeka märgib tulemuslikkuse kava projektis, et sellega seotud amortisatsioonikulud tasaarvestati teisel võrdlusperioodil põhivarasse tehtud hilinevad investeringute ülemääraselt makstud summadega.
- (71) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud nõuannete kohaselt osutavad meetmed, mille Kreeka esitas seoses kohalike läbilaskevõime-eesmärkide rakendamise, mitmetimõistetavusele ja ebajärjepidevusele, mistõttu tulemuslikkuse hindamise asutus kahtleb, kas neid meetmeid rakendatakse tõhusalt ja kas neil on seega oodatav mõju. Samuti tuleks märkida, et Kreeka ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis üksikasjalikult kirjeldanud ega kvantifitseerinud uute lennujuhtide koolitamise ja värbamisega seotud lisakulusid. Kuna nende kulude kohta puudub põhjendatud teave, on komisjon seisukohal, et mõlemad põhjenduses 69 osutatud kõrvalekalded on liiga olulised, et põhjendada neid üksnes kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmetega.
- (72) Peale selle tuleb märkida, et käesoleva otsuse põhjendustes 53–59 nimetatud põhjustel ei ole Kreeka esitatud kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate eesmärkidega. Kuna puuduvad läbilaskevõime-eesmärgid, mis oleksid hinnatud kooskõlas olevaks, leiab komisjon, et vastavust rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumile ei ole praegu võimalik lõplikult hinnata, kuna tulenevalt vajadusest muuta Kreeka läbilaskevõime-eesmärke võidakse muuta ka läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks planeeritud meetmeid.
- (73) Seepärast on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium Kreeka puhul täitmata.
- (74) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga võib vaid märkida, et Kreeka ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud ühtki restruktureerimismeedet, mis õigustaks kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest. Seetõttu on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Kreeka puhul täitmata.
- (75) Lisaks on kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kavandatud tulemuseesmärkide aluseks olevate rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d nimetatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisel leitud seoses Kreeka kolmanda võrdlusperioodi kulubaasiga järgmised puudused.
- (76) Komisjon märgib, et otsingu- ja päästetöödega seotud kindlaksmääratud kulud lisati Kreeka kolmanda võrdlusperioodi marsruuditeenuste kulubaasi esimest korda. Need kulud suurendavad märkimisväärselt marsruudi kindlaksmääratud kulusid ja moodustavad ligikaudu 9 % 2020. aasta marsruuditeenuste kulubaasist ja ligikaudu 5 % 2024. aasta marsruuditeenuste kogukulubaasist. Kreeka peaks oma läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitama täiendavaid põhjendusi asjaomaste kindlaksmääratud kulude rahastamiskõlblikkuse ja proportsionaalsuse kohta ning nende jaotuse kohta marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahel, samuti aeronavigatsiooniteenuste ja muude asjaomaste sektorite vahel.
- (77) Lisaks võtab komisjon teadmiseks seoses järelevalvekulude suurenemisega uue riikliku järelevalveasutuse loomise, mis on organisatsiooniliselt eraldatud aeronavigatsiooniteenuse osutajast. Võttes arvesse sellega seotud lisakulude suurust, peaks Kreeka oma läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis täiendavalt selgitama aluseks olevaid kulutegureid ja eeldusi.
- (78) Põhjendustes 64–77 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Kreeka tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

### Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatamine

- (79) Komisjonile teevad muret Kreeka kavandatud terminali kulutõhususe tulemuseesmärgid, mida on käsitletud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis c.
- (80) Komisjon märgib, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Kreeka terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +6,8 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus (-3,9 %).
- (81) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Kreeka peaks terminali kulutõhususe eesmärgi eespool esitatud tähelepanekuid arvestades täiendavalt põhjendama või kavandatud terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kolmanda võrdlusperioodi eesmärgi allapoole korrigeerima.

### Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatamine, mis täiendab kavandatud läbilaskevõime-eesmärkide hindamist komisjoni poolt

- (82) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis f sätestatud läbivaadatavate elementidega leiab komisjon, et Kreeka tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % marsruuditeenuste kindlaksmääratud kuludest ja 0,60 % terminaliteenuste kindlaksmääratud kuludest ning maksimaalne rahaline eelis on 0,10 % marsruuditeenuste kindlaksmääratud kuludest ja 0,30 % terminaliteenuste kindlaksmääratud kuludest.
- (83) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % marsruuditeenuste ja 0,60 % terminaliteenuste kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (84) Seetõttu peaks Kreeka oma marsruudi ja terminali läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisele suunatud stimuleerimiskavade projektid läbi vaatama, nii et nimetatud stimuleerimiskavadest tulenevatel maksimaalsetel rahalistel kahjudel oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a sõnaselgelt nõutud, mis komisjoni arvates peaks põhjustama maksimaalse rahalise kahju, mis on vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.

### KÜPROSE PUUDUSED

#### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (85) Küprose kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid, väljendatuna marsruutlennu ATFM-hilinemiste minutites lennu kohta, ning 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas kolmandaks võrdlusperioodiks määratud vastavad riiklikud võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
<b>Küprose kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Küprose võrdlusväärtused, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komisjon märgib, et Küprose kalendriaastateks 2021–2024 kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on kõrgemad kui 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas määratud vastavad riiklikud võrdlusväärtused. Sellega seoses erinevad kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid vastavatest riiklikest võrdlusväärtustest kõige rohkem aastal 2024, seejärel aastal 2023 ja aastal 2022.

- (87) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse kava projektis kirjeldatud läbilaskevõime suurendamise meetmed hõlmavad osa 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas esitatud meetmetest. Need meetmed on muu hulgas ATSP töötajate arvu suurendamine, suurte investeeringute tegemine lennuliikluse korraldamise taristu ajakohastamise ning õhuruumi ümberkorraldamise meetmed. Personaliga seoses on kolmandal võrdlusperioodil lisaks kavas suurendada Nikosia piirkondlikus juhtimiskeskuses töötavate lennujuhtide arvu täistööajale taandatuna 22 võrra.
- (88) Komisjon märgib aga, et Küprose tulemuslikkuse kava projektis on puudu mitu 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas esitatud asjakohast läbilaskevõime suurendamise meetmet, nimelt lennuliiklusvoogude ja läbilaskevõime haldamise meetodite parandamine, üleminek uuele piirkondlikule juhtimiskeskusele ja käitamise optimeerimist käsitlev projekt.
- (89) Kuna aga Küprose kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid on kolmanda võrdlusperioodi kolmel viimasel kalendriaastal kõrgemad vastavatest riiklikest võrdlusväärtustest, näib seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a, et kavandatud meetmed ei ole piisavad prognoositud liiklusnõudluse rahuldamiseks, arvestades eelkõige liikluse prognoositud kasvu kolmandal võrdlusperioodil.
- (90) Küpros märgib oma tulemuslikkuse kava projektis, et ambitsioonikamaid eesmärgi ei ole võimalik seada kulude vähendamise meetmete tõttu, millega soovitakse saavutada eesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, ning muutuva geopoliitilise olukorra tõttu, mis mõjutab märkimisväärselt aeronavigatsiooniteenuste osutamist.
- (91) Sellegipoolest leiab komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 sätestatud hindamiskriteeriume silmas pidades, et Küprose tulemuslikkuse kava projektis esitatud teave ja tõendid, sealhulgas asjaomaste kohalike oludega seonduvad, ei õigusta kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide olulisi kõrvalekaldeid vastavatest võrdlusväärtustest.
- (92) Põhjendustes 85–91 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Küprose tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

#### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (93) Küpros on marsruudi kulutõhususeesmärgid kavandanud järgmiselt:

Küpros kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaartuses)	<b>32,94 eurot</b>	<b>26,61 eurot</b>	<b>49,85 eurot</b>	<b>34,14 eurot</b>	<b>32,52 eurot</b>	<b>32,26 eurot</b>

- (94) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Küprose marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +4,9 %, mis on kehvem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (95) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Küprose marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil –0,2 % aastas, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil –1,3 %.
- (96) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Küprose kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 26,61 eurot 2017. aasta hindade reaalkaartuses on 4,7 % madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 27,91 eurot 2017. aasta hindade reaalkaartuses. Komisjon märgib aga, et Küprose marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 6,0 % võrra kõrgem.

- (97) Lisaks on vaja kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a ja b sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (98) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on Küprose tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusele vastavuseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 10 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkaartuses, kusjuures vastav kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast pikaajalisest arengusuundumusest on umbes 6 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkaartuses.
- (99) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Küprosel on oma tulemuslikkuse kava projektis teatanud, et kulude kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ja kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest tuleneb läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest, sealhulgas töötajate arvu kasvust ja praeguse lennuliikluse korraldamise süsteemi täiustamisest, et võimaldada täiendavate lennujuhtimissektorite tegevust. Tulemuslikkuse kava projektis on märgitud, et kolmandal võrdlusperioodil saavad tõenäoliselt tööle asuda täiendavad lennujuhid, kusjuures käitamisel osalevate lennujuhtide koguarv peaks 2024. aastal jõudma 100 täistööajale taandatud töötajani, võrreldes 73 täistööajale taandatud töötajaga 2019. aastal. Komisjon märgib siiski, et Küprosel ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis kvantifitseerinud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks seotud meetmete eeldatavat mõju kuludele.
- (100) Tuleb märkida, et põhjendustes 85–91 nimetatud põhjustel ei ole Küprose esitatud kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid kooskõlas vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Kuna puuduvad läbilaskevõime-eesmärgid, mis oleksid hinnatud kooskõlas olevaks, leiab komisjon, et vastavust rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumile ei ole praegu võimalik lõplikult hinnata, kuna tulenevalt Küprose läbilaskevõime-eesmärkide läbivaatamise vajadusest võidakse muuta ka läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks planeeritud meetmeid.
- (101) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga tuleb märkida, et Küprosel viitab oma tulemuslikkuse kava projektis kavandatud restruktureerimismeetmele, mille sisuks on uue äriühingu loomine aeronavigatsiooniteenuste pakkumiseks Küprosel. Küprosel juhib tähelepanu, et ta kavandab selle meetmega seoses ümberkorralduskulusid, kuid rõhutab ka, et nende tulemuslikkuse kava projekti koostamise ajal polnud võimalik neid kulusid prognoosida. Seetõttu ei sisalda tulemuslikkuse kava projekt põhjendusi ega üksikasju, mis võimaldaksid komisjonil hinnata punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumi kohaldatavust teatatud meetmele. Seega on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Küprose puhul täitmata.
- (102) Põhjendustes 93–101 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Küprose tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

## LÄTI PUUDUSED

### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (103) Läti on kolmandaks võrdlusperioodiks kavandanud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Läti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaartuses)	<b>27,90 eurot</b>	<b>23,61 eurot</b>	<b>40,07 eurot</b>	<b>31,28 eurot</b>	<b>29,14 eurot</b>	<b>26,83 eurot</b>

- (104) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Läti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +3,3 % aastas ning see on kehvem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (105) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Läti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,4 % aastas, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (106) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Läti kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 23,61 eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses on 17,2 % madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 28,51 eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses. Komisjon märgib, et Läti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal jätkuvalt 15 % madalam kui võrdlusrühma keskmine näitaja.
- (107) Lisaks on vaja kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a ja b sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (108) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on Läti tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusele vastamiseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 2 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses, kusjuures vastav kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast pikaajalisest arengusuundumusest on umbes 2 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkväärtuses.
- (109) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Läti on tulemuslikkuse kava projektis esitanud teatavad meetmed, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (LGS) on võtnud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks.
- (110) Komisjon märgib, et pärast kulude vähendamise meetmete rakendamist 2020. ja 2021. aastal kavatab LGS kolmanda võrdlusperioodi järelejäänud aastatel suurendada oma personali- ja amortisatsioonikulusid, et tulla toime liikluse oodatava taastumisega aastatel 2022–2024 ning leevendada suurenenud töökoormust, mis tuleneb marsruudi muutmisest ümber Valgevene õhuruumi.
- (111) Seoses personalimeetmetega märgib komisjon, et LGS kavatab kolmandal võrdlusperioodil suurendada marsruudi-teenuste käitamisel osalevate lennujuhtide arvu üheksa täistööajale taandatud töötaja võrra aastatel 2020–2021 ja ühe täistööajale taandatud töötaja võrra aastatel 2022–2024. Tunnistatakse, et aeronavigatsiooniteenuse osutaja kehtestas selle lennujuhtide koolitusprogrammi enne pandeemiat, et tulla toime lennuliikluse prognoositava kasvuga ja vältida marsruudil tulevasti ATFM-hilinemisi, mida esines teisel võrdlusperioodil.
- (112) Seoses tasustamispoliitikaga märgib komisjon, et alates 2022. aastast on ettevõttel LGS kavas taastada mõned oma kohustused töötajate ees, sealhulgas kokkulepitud brutopalgatõus 8 %, mis oli kriisi ajal ajutiselt peatatud. Lisaks eeldab Läti, et riigi keskmise palga üldise kasvu tõttu tuleb palka veelgi suurendada.
- (113) Seoses kavandatud investeeringutega põhivarasse märgib komisjon, et LGS kavatab kolmandal võrdlusperioodil jätkata mitmesuguseid investimisprojekte, võttes arvesse ettevõtte finantstulemusi ja liikluse tegelikku taastumist. Komisjon märgib, et LGSi teatatud nelja „uue suure investeeringu“ ja „muude uute investeeringute“ amortisatsioonikulud suurenevad 2023. aastal tõenäoliselt märkimisväärselt. Siiski ei ole Läti esitanud tulemuslikkuse kava projektis põhjendatud teavet nende investeeringute panuse kohta tulevaste läbilaskevõime tagamisse.
- (114) Komisjon tunnistab, et täiendavate lennujuhtide töölevõtmine ja põhivarasse tehtavate läbilaskevõimet suurendavate investeeringute jätkamine võivad olla mõjuvad põhjused, et kalduda kõrvale kogu ELi hõlmavatest kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumustest ja tagada seeläbi vajalik pikaajaline läbilaskevõime. Läti tulemuslikkuse kava projektis esitatud teabe põhjal ei saanud komisjon siiski kindlaks teha, et osutatud töötajate palgatõus oleks vajalik ja proportsionaalne meede kohalike läbilaskevõime tulemuseesmärkide saavutamiseks ning et see võiks õigustada kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavatest kindlaksmääratud ühikuhindade arengusuundumustest.

- (115) Peale selle on komisjon tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangust lähtudes leidnud, et Läti kavandatud kapitalikulu puhul esineb kõrvalekaldeid, mille kohaselt ei ole planeeritud omakapitali tulusus aeronavigatsiooniteenuse osutaja finantsriskiga proportsionaalne. Selle tulemusena on kapitalikulu kolmanda võrdlusperioodi jooksul ligikaudu 1,5 miljoni euro võrra suurem kui liiklusrisi mehhanismist põhjustatud finantsrisk. Seda ülemäära summat ei saa põhjendada läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise eesmärgiga.
- (116) Seepärast leiab komisjon, et Läti ei ole piisavalt tõendanud, et põhjenduses 108 osutatud kõrvalekaldeid saab põhjendada üksnes täiendavate kindlaksmääratud kuludega, mis on tingitud läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest. Seepärast on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium Läti puhul täitmata.
- (117) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga võib vaid märkida, et Läti ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud ühtki restruktureerimismeedet, mis õigustaks kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest. Seetõttu on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Läti puhul täitmata.
- (118) Lisaks on kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kavandatud tulemuseesmärkide aluseks olevate rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d nimetatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisel leitud seoses 2014. ja 2019. aasta lähteväärtuse ja pensionikuludega järgmised puudused.
- (119) Esiteks märgib komisjon, et alates 2020. aastast on Läti jaotanud osa oma kulubaasist Vilniuse lennuinfo piirkonnale, mis vastab marsruudil NINTA–ADAXA osutatud lennuliikluse korraldamise ning side-, navigatsioon- ja seireteenuste kuludele. Läti tulemuslikkuse kava projektis on aga esitatud lähteväärtused, mis on võrdsed vastavalt 2014. ja 2019. aasta tegelike kuludega, ilma NINTA–ADAXA marsruudiga seotud kulud maha arvamata. Tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuannete põhjal leiab komisjon, et Läti 2014. ja 2019. aasta kulude ja liikluse lähteväärtusi tuleb kohandada, et need oleksid võrreldavad kolmanda võrdlusperioodi kindlaksmääratud kuludega ja võimaldaksid hinnata õigesti Läti kolmanda võrdlusperioodi kulutõhususe eesmärke.
- (120) Teiseks leiab komisjon tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuannete põhjal, et Läti peaks pensionidega seoses kavandatud kindlaksmääratud kulud uuesti hindama või paremini põhjendama, kuna nende kulude proportsionaalne osa näib olevat ebatavaliselt suur võrreldes kogukulubaasiga.
- (121) Põhjendustes 103–120 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Läti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

#### MALTA PUUDUSED

#### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (122) Malta on kolmandaks võrdlusperioodiks kavandanud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Malta kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkulude väärtuses)	<b>21,50 eurot</b>	<b>22,98 eurot</b>	<b>44,08 eurot</b>	<b>31,85 eurot</b>	<b>24,83 eurot</b>	<b>24,85 eurot</b>

- (123) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Malta marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,0 % aastas ning see on kehvem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (124) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Malta marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmisel piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +1,6 % aastas, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (125) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Malta kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkäärtuses 22,98 eurot on 19,7 % madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkäärtuses 28,64 eurot. Komisjon märgib, et Malta marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal jätkuvalt 22,1 % madalam kui võrdlusrühma keskmine näitaja.
- (126) Lisaks on vaja kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a ja b sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (127) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on Malta tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusele vastavuseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 1 miljon eurot 2017. aasta hindade reaalkäärtuses, kusjuures vastav kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast pikaajalisest arengusuundumusest on umbes 5,8 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkäärtuses.
- (128) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga on Malta esitanud oma tulemuslikkuse kava projektis teatavad meetmed ja investeeringud läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks.
- (129) Eelkõige märgib komisjon, et MATSA kavatab 2024. aastaks võtta tööle lennuliikluse insener-tehnilises valdkonnas neli tehnilist spetsialisti ja viis lennujuhti. Uued lennujuhid täidavad alguses siiski lähilennujuhtimisega seotud ülesandeid ja seetõttu kavatakse sellega seotud personalikulud esialgu jaotada peamiselt terminali aeronavigatsiooniteenustele. Peale selle märgib komisjon, et alates 2023. aastast kavatakse MATSA suurendada töötajate töötasusid, mis olid töötajate ühise kokkuleppe alusel kaks aastat pandeemia ajal kulude kokkuhoidmiseks külmutatud.
- (130) Komisjon märgib, et MATSA kavatab suurendada muid tegevuskulusid, et parandada töötajate pädevust ja pakkuda koolitust läbilaskevõime tagamiseks tulevikus. Komisjon märgib ka, et MATSA annab teada, et suuremad kindlustusmaksed ja inflatsioon on muude täiendavate tegevuskulude peamised tegurid.
- (131) Tulemuslikkuse hindamise asutus annab teada, et MATSA kavatab kolmandal võrdlusperioodil oma amortisatsioonikulusid märkimisväärselt suurendada. Komisjon ei ole saanud siiski tõendeid selle kohta, et amortisatsioonikulude suurenemine oleks põhjendatud läbilaskevõimega seotud meetmetega, kuna Malta tulemuslikkuse kava projektis ei ole esitatud üksikasju kolmandal võrdlusperioodil kavandatud uute investeeringute panuse kohta läbilaskevõime suurendamisse.
- (132) Komisjon leiab, et aeronavigatsiooniteenuse osutaja töötajate arvu suurendamine, et tagada tulevikus prognoositud läbilaskevõime, võib olla Malta puhul mõjuv põhjus rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunkti i kohaseks kõrvalekaldumiseks. Tulemuslikkuse kava projektis esitatud ebapiisava teabe tõttu ei ole komisjonil siiski olnud võimalik kindlaks teha, kas teatud töötajate palgatõus ja kavandatud investeeringud põhivarasse on kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalikud ja proportsionaalsed ning kas nende abil saaks põhjendada kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavatest kindlaksmääratud ühikuhindade arengusuundumustest.
- (133) Seepärast leiab komisjon, et Malta ei ole piisavalt tõendanud, et põhjendustes 128–132 osutatud kõrvalekaldeid saab selgitada üksnes täiendavate kindlaksmääratud kuludega, mis on tingitud läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kohalike tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest. Seega on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium Malta puhul täitmata.



- (134) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga võib vaid märkida, et Malta ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud ühtki restruktureerimismedet, mis õigustaks kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest. Seetõttu on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Malta puhul täitmata.
- (135) Põhjendustes 122–134 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Malta tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

#### Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatamine

- (136) Komisjonile teevad muret Malta kavandatud terminali kulutõhususe tulemuseesmärgid, mida on käsitletud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis c.
- (137) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengu suundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengu suundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Malta terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +4,3 %, mis on kõrgem kui Malta marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +2,0 %.
- (138) Teiseks märgib komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Malta terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +4,3 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +0,6 %.
- (139) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Malta peaks terminali kulutõhususe eesmärgi eespool esitatud tähelepanekuid arvestades täiendavalt põhjendama või kavandatud terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kolmanda võrdlusperioodi eesmärgi allapoole korrigeerima.

#### RUMEENIA PUUDUSED

#### Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (140) Rumeenia on kolmandaks võrdlusperioodiks kavandanud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Rumeenia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>165,00 Rumeenia leud</b>	<b>155,38 Rumeenia leud</b>	<b>298,87 Rumeenia leud</b>	<b>191,50 Rumeenia leud</b>	<b>174,25 Rumeenia leud</b>	<b>174,33 Rumeenia leud</b>
	36,13 eurot	34,03 eurot	65,45 eurot	41,94 eurot	38,16 eurot	38,18 eurot

- (141) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Rumeenia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,9 % aastas ning see on kehvem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (142) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Rumeenia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +0,6 % aastas, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil –1,3 %.
- (143) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Rumeenia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses 34,03 eurot on 14,6 % madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses 39,84 eurot. Komisjon märgib, et Rumeenia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal jätkuvalt 9,0 % madalam kui võrdlusrühma keskmine näitaja.

- (144) Lisaks on vaja kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a ja b sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (145) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusele vastavuseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 15 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkaardis, kusjuures vastav kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast pikaajalisest arengusuundumusest on umbes 32 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkaardis.
- (146) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Rumeenia annab tulemuslikkuse kava projektis teada, et kolmandal võrdlusperioodil tekivad marsruudi aeronavigatsiooniteenuste osutajal ROMATSA-l täiendavad kindlaksmääratud kulud, et rakendada meetmeid kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Meetmed, millele Rumeenia osutab, on peamiselt seotud personali- ja koolituskuludega ning seejärel investeerimiskuludega.
- (147) Komisjon märgib, et ROMATSA kavatab suurendada personali- ja muud tegevuskulusid, et värvata ja koolitada uusi marsruudi lennujuhte. Rumeenia põhjendab kavandatud värbamis- ja koolituskava vajadusega asendada suurt hulka töötajaid, kes jäävad planeeritud pensionile ja kelle arv peaks olema suurim neljandal võrdlusperioodil. Rumeenia juhib tähelepanu sellele, et kava algab juba kolmandal võrdlusperioodil, kuna lennujuhi täielik väljaõpe kuni tegevusloa saamiseni võtab aega kolm kuni viis aastat. Tulemuslikkuse hindamise asutus leidis siiski, et kuna värbamiskavaga seotud kulud on suured, tuleks neid täiendavalt põhjendada. Tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuannete põhjal leiab komisjon, et ROMATSA peaks eelkõige esitama täiendava selgituse selle kohta, kuidas on arvatud personali- ja koolituskulud iga täistööajale taandatud töötaja kohta.
- (148) Seoses investeerimiskuludega märgib komisjon, et Rumeenia tulemuslikkuse kava projektis on rõhutatud vajadust suurendada amortisatsiooni- ja kapitalikulud, et ellu viia järgmisi projekte: lennuliikluse korraldamise süsteemi 1. etapi 1. osa (mis algas teisel võrdlusperioodil ja amortiseerub alates 2020. aastast) ja 1. etapi 2. osa (mis algas teisel võrdlusperioodil ja amortiseerub alates 2022. aastast), liikluse keerukuse hindamise vahend, mis on kavas kasutusele võtta 2024. aastal, ning Datalinki teenusleping.
- (149) Seoses lennuliikluse korraldamise süsteemi kuludega leidis tulemuslikkuse hindamise asutus oma teise võrdlusperioodi seirearuandes, et teiseks võrdlusperioodiks ettenähtud 1. etapi 2. osa kapitalikulud ei realiseeritud kogu võrdlusperioodi jooksul ning tegelikud investeerimiskulud olid oluliselt väiksemad kui teise võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavas kindlaks määratud kulud. Kokkuvõttes on tulemuslikkuse hindamise asutuse arvutuse kohaselt õhuruumi kasutajad eraldanud teisel võrdlusperioodil 32,5 miljonit eurot investeringuteks, mis ei ole realiseerunud, ning ei ole teada, kas see summa õhuruumi kasutajatele hüvitatakse. Tulemuslikkuse hindamise asutus jõudis järeldusele, et lisakulud, millele Rumeenia viitas kui kõrvalekaldele kolmanda võrdlusperioodi kohalike marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisel, ei ole seetõttu põhjendatud.
- (150) Tuleb märkida, et komisjon on tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangu põhjal leidnud, et Rumeenia kavandatud kapitalikulu ei ole kindlaks määratud tasemel, mis vastaks tõhusa kapitalikulu tasemele. Selle tulemusena on kapitalikulu kolmanda võrdlusperioodi jooksul 16 miljoni euro võrra suurem kui liiklusriski mehhanismist põhjustatud finantsrisk. Seda ülemäärast summat ei saa põhjendada läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks.
- (151) Pidades silmas kõiki põhjendustes 146–150 esitatud kaalutlusi ja arvestades tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuannet, järeldab komisjon, et rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Rumeenia puhul täitmata.
- (152) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga võib vaid märkida, et Rumeenia ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud ühtki restruktureerimismeedet, mis õigustaks kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest. Seetõttu on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Rumeenia puhul täitmata.

- (153) Põhjendustes 140–152 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Rumeenia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

#### **Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatamine**

- (154) Komisjonile teevad muret Rumeenia kavandatud terminali kulutõhususe tulemuseesmärgid, mida on käsitletud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis c.
- (155) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Rumeenia terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +4,3 %, mis on kõrgem kui Rumeenia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +2,9 %.
- (156) Teiseks märgib komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Rumeenia terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +4,3 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus –3,1 %.
- (157) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Rumeenia peaks terminali kulutõhususe eesmärgi, võttes arvesse eespool esitatud tähelepanekuid, täiendavalt põhjendama või kavandatud terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kolmanda võrdlusperioodi eesmärgi allapoole korrigeerima.

#### **Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatamine, mis täiendab kavandatud läbilaskevõime-eesmärkide hindamist komisjoni poolt**

- (158) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti f sätestatud läbivaadatavate elementidega leiab komisjon, et Rumeenia tulemuslikkuse kava projektis esitatud terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,50 % kindlaksmääratud kuludest.
- (159) Komisjonil on selle stimuleerimiskavaga seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (160) Seetõttu peaks Rumeenia oma kavandatud terminali läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisele suunatud stimuleerimiskava projekti läbi vaatama, nii et nimetatud stimuleerimiskavast tuleneval maksimaalsel rahalisel kahjul oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a sõnaselgelt nõutud, mis komisjoni arvates peaks põhjustama maksimaalse rahalise kahju, mis on vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.

### **ROOTSI PUUDUSED**

#### **Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas**

- (161) Rootsi on kolmandaks võrdlusperioodiks esitanud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Rootsi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Marsruudi kavandatud kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	<b>522,30</b> <b>Rootsi krooni</b>	<b>567,11</b> <b>Rootsi krooni</b>	<b>1 361,88</b> <b>Rootsi krooni</b>	<b>676,24</b> <b>Rootsi krooni</b>	<b>605,51</b> <b>Rootsi krooni</b>	<b>570,87</b> <b>Rootsi krooni</b>
	54,22 eurot	58,87 eurot	141,38 eurot	70,20 eurot	62,86 eurot	59,26 eurot

- (162) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Rootsi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,2 % aastas ning see on parem näitaja kui kogu ELi arengusuundumus, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (163) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Rootsi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +1,0 % aastas, on kehvem näitaja kui kogu ELi pikaajaline arengusuundumus, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (164) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Rootsi kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkaardis 58,87 eurot on 31,6 % kõrgem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkaardis 44,74 eurot. Komisjon märgib, et kolmandal võrdlusperioodil suureneb see vahe veelgi, kuna Rootsi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 41,8 % kõrgem.
- (165) Vaja on kontrollida, kas eespool täheldatud kõrvalekaldeid rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides b ja c sätestatud kriteeriumidest võib pidada nimetatud lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikeks ja proportsionaalseteks.
- (166) Komisjon märgib, et tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on Rootsi tulemuslikkuse kava projektis kolmandaks võrdlusperioodiks esitatud marsruudi kindlaksmääratud kulude ning kogu ELi hõlmavale pikaajalisele arengusuundumusele vastavuseks nõutavate kindlaksmääratud kulude vahe umbes 43 miljonit eurot 2017. aasta hindade reaalkaardis.
- (167) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Rootsi on tulemuslikkuse kava projektis esitanud mitu kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks seotud meetmeid.
- (168) Eelkõige märgib komisjon, et peamine marsruudi aeronavigatsiooniteenuse osutaja, nimelt LFV, kavatab koolitada uusi lennujuhte, et tegeleda eelseisvate pensionile jäämistega kolmanda võrdlusperioodi järelejäänud aastatel. Rootsi teatab, et kavakohaselt suureneb kolmandal võrdlusperioodil nii Malmö kui ka Stockholmi piirkondlikus juhtimiskeskuses töötajate arv 14 täistööajale taandatud lennujuhi võrra. Komisjon märgib siiski, et Rootsi ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis kvantifitseerinud nende personaliga seotud meetmete eeldatavat mõju kuludele.
- (169) Komisjon märgib, et lisaks personalikuludele on Rootsi teatanud, et LVFi suurim uus suur investeering on „kaugjuhtimistorni teenuste laiendamine“ Stockholmis ja neljas ühendatud lennujaamas (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Kaugjuhtimistorni teenuste laiendamise kindlaksmääratud kulud moodustavad kolmandal võrdlusperioodil 11 % investeeringute kindlaksmääratud kogukuludest. Komisjon märgib, et üldiselt kujutavad kaugtornid endast investeeringuid, millega osutatakse lennuliiklusteenuseid lennujaamades ja mis tuleks seetõttu põhimõtteliselt jaotada peamiselt terminaliteenuste kuludele. Rootsi tulemuslikkuse kava projektis on aga 75 % kaugjuhtimistorni teenuste laiendamise kuludest jaotatud marsruuditeenuste kuludele, põhjendamata teenuste geograafilist ulatust ja laadi. Komisjon märgib ka, et õhuruumi kasutajad seadsid konsultatsioonide käigus kahtluse alla selle investeeringu majandusliku põhjendatuse. Komisjon on seisukohal, et Rootsi peaks selle investeeringu ärimudeli ja kulude jaotuse läbi vaatama või seda täiendavalt põhjendama ning käsitlema õhuruumi kasutajate tõstatatud probleeme.
- (170) Komisjon märgib, et Rootsi kavandatud muud uued investeeringud moodustavad kolmandal võrdlusperioodil 33 % investeeringute kindlaksmääratud kogukuludest. Rootsi tulemuslikkuse kava projektis on märgitud, et muud uued investeeringud on seotud kommunikatsioonisüsteemide, raadioseadmete, navigatsioonivahendite ning lennuliiklusteenuste varu- ja tugisüsteemide väljavahetamise ja/või uuendamisega. Komisjon märgib siiski, et Rootsi tulemuslikkuse kava projektis ei ole esitatud teavet selle kohta, kuidas kõik need uued investeeringud aitavad kaasa kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamisele.
- (171) Võttes arvesse põhjendustes 167–170 esitatud kaalutlusi, on komisjon seisukohal, et Rootsi ei ole piisavalt tõendanud, et põhjenduses 166 osutatud kõrvalekaldumist saaks põhjendada üksnes täiendavate kindlaksmääratud kuludega, mis on seotud kohalike läbilaskevõime tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega. Seepärast on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium Rootsi puhul täitmata.

- (172) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteeriumiga võib vaid märkida, et Rootsi ei ole oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud ühtki restruktureerimismeedet, mis õigustaks kõrvalekaldumist kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest. Seetõttu on punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium Rootsi puhul täitmata.
- (173) Lisaks on kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kavandatud tulemuseesmärkide aluseks olevate rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d nimetatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisel leitud seoses 2019. aasta kulude lähtetaseme, kapitalikulu ja pensionidega järgmised puudused.
- (174) Komisjon märgib, et Rootsi teeb ettepaneku kohandada 2019. aasta lähteväärtust, et võtta arvesse kolme uue lennujaama kasutuselevõttu marsruudi navigatsioonitasude süsteemis alates 2020. aastast. Tulemuslikkuse hindamise asutus märgib, et suurem osa sellest kohandusest on seotud lennujaamaga Scandinavian Mountains Airport, kus aeronavigatsiooniteenuse osutaja SDATS osutab lennujuhtimisteenuseid. Tulemuslikkuse kava projekti kohaselt osutavad paljud Rootsi lennujaamad marsruuditeenuseid. Rootsi märgib, et lennujaamadele marsruudi- ja lähenemisteenuste osutamise võimaldamine on kulutõhusam, sest Rootsi lennujaamades asuvad terminali manööverdamisalad on suured ja geograafiliselt kaugel.
- (175) Rootsi tulemuslikkuse kava projektis on märgitud, et kolme uue lennujaama lisamisega marsruutide kavasse ei kanta kohustusi ega kulusid üle süsteemiga juba hõlmatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate vahel. Tulemuslikkuse hindamise asutus leidis, et Rootsi tulemuslikkuse kava projektis ei ole seda kohandust üheselt selgitatud.
- (176) Tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuande põhjal on komisjon seisukohal, et Rootsi peaks uuesti hindama LfV kapitalikulude raames kavandatud omakapitali tulusust. Tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangul on kolmanda võrdlusperioodi jooksul teatatud kapitalikulu 1,3 miljonit eurot suurem kui tõhus kapitalikulu. Täpsemalt täheldavad komisjon ja tulemuslikkuse hindamise asutus, et Rootsi poolt LfV jaoks kavandatud omakapitali kulu vahemikus 0,7–1,9 % on kõrgem kui Rootsi valitsuse poolt LfV puhul lubatud omakapitali kulu, mis on 0,0 %. Komisjon märgib, et LfV kavandatud kapitalikulu hõlmab mitme marsruuditeenuseid osutava Rootsi lennujaama omakapitali tulu. Komisjon on seisukohal, et Rootsi peaks selgitama ja põhjendama nende lennujaamade lisamist kõigi LfV kuluartiklite hulka või muul juhul oma esitatud teavet vastavalt muutma.
- (177) Tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuande põhjal on komisjon seisukohal, et Rootsi peaks uuesti hindama kavandatud pensionikulu. Tulemuslikkuse hindamise asutus leidis, et LfV pensionikulude keskmine osakaal kolmandal võrdlusperioodil on oluliselt suurem kui kogu ELi hõlmav keskmine näitaja. Ta leidis ka seda, et riikliku pensioniskeemiga seotud sissemaksed on lisatud pigem sotsiaalkindlustuskuludena personalikuludesse kui pensionikuludesse, mis on aruandlustabelites eraldi kindlaks määratud. Tulemuslikkuse hindamise asutus märgib, et pensionikulud kirjendatakse ka kapitalikuluna, kuna eelmistel võrdlusperioodidel tekkinud pensionikuludega seotud tasumata nõuded on kirjendatud varabaasis. Tulemuslikkuse hindamise asutus järeldab, et määratud väljamaksega skeemi eelduste läbipaistmatus võib muutuda probleemiks kolmanda võrdlusperioodi asjakohastest nõuetest vabastatud kulude kontrollimisel. Komisjon on seisukohal, et Rootsi peaks esitama pensionikulud läbipaistval viisil aruandlustabelite eraldiasuval pensionikulude real.
- (178) Põhjendustes 161–177 nimetatud puuduste tõttu tuleb anda hinnang, et Rootsi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

#### **Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatamine**

- (179) Komisjonile teevad muret Rootsi kavandatud terminali kulutõhususe tulemuseesmärgid, mida on käsitletud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis c.
- (180) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Rootsi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +0,9 %, mis on kõrgem kui Rootsi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna tasandi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +0,2 %.

- (181) Teiseks märgib komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Rootsi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +0,9 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -5,8 %.
- (182) Kolmandaks, võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud riiklike eesmärgid samasuguste lennujaamade kolmanda võrdlusperioodi tulemustega, leiab komisjon, et Stockholmi Arlanda lennujaama kindlaksmääratud ühikuhind on asjaomase võrdlusrühma kindlaksmääratud ühikuhindade mediaanist veidi kõrgem.
- (183) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Rootsi peaks terminali kulutõhususe eesmärgid eespool esitatud tähelepanekuid arvestades täiendavalt põhjendama või kavandatud terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kolmanda võrdlusperioodi eesmärgid allapoole korregeerima.

### JÄRELDUSED

- (184) Komisjon on põhjendustes 21–183 kirjeldatud hindamise tulemusena leidnud, et Belgia, Saksamaa, Kreeka, Prantsusmaa, Küprose, Läti, Luksemburgi, Malta, Madalmaade, Rumeenia ja Rootsi esitatud riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad teatavad tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.
- (185) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõikele 3 peavad asjaomased liikmesriigid kolme kuu jooksul alates käesoleva otsuse kuupäevast esitama komisjonile läbivaadatud tulemuslikkuse kavade projektid, milles on arvesse võetud komisjoni esitatud soovitusi.
- (186) Belgia, Prantsusmaa, Saksamaa, Luksemburg ja Madalmaad, kes töötasid koos Šveitsiga välja ja esitasid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projekti funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, peaksid ühiselt esitama FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti, milles käsitletakse käesolevas otsuses esitatud soovitusi.
- (187) Seejärel hindab komisjon läbivaadatud tulemuslikkuse kavade projekte rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 15 sätestatud korras ning võib pärast seda järgmist hindamist võtta mis tahes seisukoha kavandatud tulemuseesmärkidest ning tulemuslikkuse kavade muude elementide kohta, millele käesolevas otsuses vastuväiteid ei esitatud.
- (188) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklile 17 kohaldatakse tulemuslikkuse kava projekti uusimas versioonis esitatud tulemuseesmärgid ajutiselt nii kaua, kuni komisjon on teinud otsuse tulemuseesmärkidest või läbivaadatud tulemuseesmärkidest kooskõla kohta, misjärel asjaomane liikmesriik või liikmesriigid peavad vastu võtma oma lõpliku tulemuslikkuse kava.
- (189) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikliga 17 on lõplikus tulemuslikkuse kavas sisalduvatele eesmärkidele kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ette nähtud tagasiulatuva mõju. Sel juhul arvutatakse võimalikud tuluerinevused, mis on põhjustatud tulemuslikkuse kava projekti põhjal arvutatud ühikumäärade(de) kohaldamisest lõpliku tulemuslikkuse kava põhjal arvutatud ühikumäärade(de) asemel, kolmanda võrdlusperioodi ühikumäärade hilisemate kohandustega, mida reguleeritakse omakorda rakendusmääruses (EL) 2020/1627 kolmandaks võrdlusperioodiks sätestatud erakorraliste meetmetega. Seetõttu ei tee komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 29 lõike 3 kohast otsust ühikumäärade kooskõla kohta enne vastavate lõplike tulemuslikkuse kavade vastuvõtmist.
- (190) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaamas droonide tuvastamisega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektide elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid lisanud sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse, ja kui selliseid kulusid on arvesse võetud, siis mil määral on need tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamise, nii et neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning nad uurivad täiendavalt lennujaamas droonide tuvastamise teatatud kulusid ühikumäärade vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei mõjuta komisjoni järeldusi droonide tuvastamise kulude kohta.

(191) Vastuseks Venemaa sõjalisele agressioonile Ukraina vastu, mis algas 24. veebruaril 2022, on EL võtnud vastu piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja Venemaal registreerimata õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses või renditud või muul viisil tema kontrolli all, ELi territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta või sellest üle lennata. Need meetmed vähendavad lennuliiklust ELi territooriumi kohal asuvas õhuruumis. Mõju ELi tasandil ei tohiks siiski olla võrreldav lennuliikluse vähenemisega COVID-19 pandeemia puhkemise tagajärjel 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane jätkata praeguste meetmete ja protsesside kasutamist tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks kolmandal võrdlusperioodil. Läbivaadatud tulemuslikkuse kavade projektide raames kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamisel peaksid liikmesriigid, kellele käesolev otsus on adresseeritud, võtma nõuetekohaselt arvesse liikluses toimunud asjakohaste muutuste tegevus- ja finantsmõju,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

#### *Artikkel 1*

Belgia, Saksamaa, Kreeka, Prantsusmaa, Küprose, Läti, Luksemburgi, Malta, Madalmaade, Rumeenia ja Rootsi esitatud määruse (EÜ) nr 549/2004 kohastes riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid, mis on loetletud käesoleva otsuse lisa, ei ole kooskõlas rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega.

#### *Artikkel 2*

Küpros ja Kreeka peavad allapoole korrigeerima kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärke, mis on esitatud lennuliiklusvoo juhtimisest tuleneva keskmise hilinemisena minutites lennu kohta.

Oodatava liiklusnõudluse rahuldamiseks peavad asjaomased liikmesriigid kõrvaldama tuvastatud erinevused esitatud läbilaskevõime-eesmärkide ja 2021. aasta septembri võrgustiku operatiivkavas kolmanda võrdlusperioodi kalendriaastateks 2022, 2023 ja 2024 sätestatud vastavate võrdlusväärtuste vahel. Kui võrgustiku operatiivkavas on soovitud konkreetseid meetmeid läbilaskevõime parandamiseks, tuleb neid meetmeid tulemuseesmärkide korrigeerimisel arvesse võtta.

#### *Artikkel 3*

Belgia, Kreeka, Küpros, Läti, Luksemburg, Malta, Rumeenia ja Rootsi peavad allapoole korrigeerima oma marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade kavandatud kulutõhususeesmärke, mis on esitatud kindlaksmääratud ühikuhinnana.

Kavandatud kulutõhususeesmärkide korrigeerimisel peavad kõik asjaomased liikmesriigid:

- a) tagama, et korrigeeritud kulutõhususeesmärgid on kooskõlas nii kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusega kui ka kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumusega;
- b) vähendama kindlaksmääratud kulude taset vastavalt vähemalt kalendriaastal 2024;
- c) kasutama uusimaid liiklusprognoose, mis on esitatud teenuseühikutes vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 lõikele 2;

Erandina punktist a, kui komisjon on käesolevas otsuses leidnud, et asjaomase marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna lähteväärtus vastab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumile, tagab asjaomane liikmesriik, et korrigeeritud kulutõhususeesmärgid on kooskõlas vähemalt kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusega või kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumusega.

Kui liikmesriik viitab oma läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d kohasele kõrvalekaldumisele, tagab ta, et selline kõrvalekaldumine on põhjendatud piisava teabe ja selgitustega.

*Artikkel 4*

Käesolev otsus on adresseeritud Belgia Kuningriigile, Saksamaa Liitvabariigile, Kreeka Vabariigile, Prantsuse Vabariigile, Küprose Vabariigile, Läti Vabariigile, Luksemburgi Suurhertsogiriigile, Malta Vabariigile, Madalmaade Kuningriigile, Rumeeniale ja Rootsi Kuningriigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

*Komisjoni nimel*  
*komisjoni liige*  
Adina VĂLEAN

---



## LISA

Määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud riiklikes või funktsionaalse õhuruumiosa kavades sisalduvad tulemuseesmärgid, mis ei ole kooskõlas kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega

## 1. FABEGI TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

## Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Belgia ja Luksemburg kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähteväärtus	2019 Lähteväärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>73,13 eurot</b>	<b>83,28 eurot</b>	<b>189,52 eurot</b>	<b>113,26 eurot</b>	<b>108,51 eurot</b>	<b>103,82 eurot</b>

## 2. KREEKA TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

## Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
<b>Kreeka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid</b>	<b>0,32</b>	<b>0,26</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
Kreeka võrdlusväärtused	0,10	0,14	0,15	0,15

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

## Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Kreeka kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähteväärtus	2019 Lähteväärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>31,37 eurot</b>	<b>23,20 eurot</b>	<b>40,71 eurot</b>	<b>32,60 eurot</b>	<b>33,12 eurot</b>	<b>32,93 eurot</b>

## 3. KÜPROSE TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hilinemine minutites

	2021	2022	2023	2024
<b>Küprose kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid</b>	<b>0,10</b>	<b>0,30</b>	<b>0,40</b>	<b>0,30</b>
Küprose võrdlusväärtused	0,10	0,16	0,15	0,15

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Küpros kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>32,94 eurot</b>	<b>26,61 eurot</b>	<b>49,85 eurot</b>	<b>34,14 eurot</b>	<b>32,52 eurot</b>	<b>32,26 eurot</b>

## 4. LÄTI TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Läti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>27,90 eurot</b>	<b>23,61 eurot</b>	<b>40,07 eurot</b>	<b>31,28 eurot</b>	<b>29,14 eurot</b>	<b>26,83 eurot</b>

## 5. MALTA TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Malta kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>21,50 eurot</b>	<b>22,98 eurot</b>	<b>44,08 eurot</b>	<b>31,85 eurot</b>	<b>24,83 eurot</b>	<b>24,85 eurot</b>

## 6. RUMEENIA TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

## Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Rumeenia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>165,00 Rumeenia leud</b>	<b>155,38 Rumeenia leud</b>	<b>298,87 Rumeenia leud</b>	<b>191,50 Rumeenia leud</b>	<b>174,25 Rumeenia leud</b>	<b>174,33 Rumeenia leud</b>
	36,13 eurot	34,03 eurot	65,45 eurot	41,94 eurot	38,16 eurot	38,18 eurot

## 7. ROOTSI TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTIS SISALDUVAD EESMÄRGID

## KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

## Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Rootsi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014 Lähte- väärtus	2019 Lähte- väärtus	2020– 2021	2022	2023	2024
<b>Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid</b> , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	<b>522,30 Rootsi krooni</b>	<b>567,11 Rootsi krooni</b>	<b>1 361,88 Rootsi krooni</b>	<b>676,24 Rootsi krooni</b>	<b>605,51 Rootsi krooni</b>	<b>570,87 Rootsi krooni</b>
	54,22 eurot	58,87 eurot	141,38 eurot	70,20 eurot	62,86 eurot	59,26 eurot