

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/776,**13. aprill 2022,****milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Hispaania esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega***(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2300 all)***(Ainult hispaaniakeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) 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 välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (3) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).

- (4) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordi olukorda.
- (5) Selleks et reageerida mõjule, mida COVID-19 pandeemia aeronavigatsiooniteenuste osutamisele avaldab, sätestati komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/1627 ⁽⁴⁾ kolmandaks võrdlusperioodiks erakorralised meetmed, mis erinevad rakendusmääruse (EL) 2019/317 sätetest. Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõikele 1 võttis komisjon 2. juunil 2021 vastu rakendusotsuse (EL) 2021/891, ⁽⁵⁾ millega kehtestati kolmandaks võrdlusperioodiks kogu ELi hõlmavad läbivaadatud tulemuseesmärgid.
- (6) Komisjon märgib, et Eurocontroli statistika- ja prognooside talituse (STATFOR) 2021. aasta oktoobri lennuliikluse baasprognoosi kohaselt jõuab lennuliiklus liidu tasandil pandeemiaeelsele tasemele 2023. aasta jooksul ja ületab selle taseme 2024. aastal. COVID-19 epidemioloogilise olukorra muutusega seotud riskide tõttu on ebakindluse tase seoses liikluse arenguga siiski endiselt eriti kõrge. Samuti märgib komisjon, et liikluse taastumine on liikmesriigiti tõenäoliselt ebahühtlane.
- (7) Kõik liikmesriigid on koostanud ja vastu võtnud kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud kohalikke tulemuseesmärgi sisaldavate tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati komisjonile hindamiseks 1. oktoobriks 2021. Pärast nende tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse kontrollimist palus komisjon liikmesriikidel esitada 17. novembriks 2021 ajakohastatud tulemuslikkuse kavade projektid. Käesolevas otsuses esitatud komisjoni hinnang põhineb Hispaania esitatud ajakohastatud tulemuslikkuse kava projektil.
- (8) Tulemuslikkuse hindamise asutus, mis vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, on esitanud komisjonile aruande, mis sisaldab tema nõuandeid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektide hindamiseks.
- (9) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt hinnanud Hispaania esitatud kohalike tulemuseesmärki vastavust rakendusmääruse IV lisa punktis 1 sätestatud hindamiskriteeriumide alusel ning kohalikke olusid silmas pidades. Lisaks iga põhilise tulemusvaldkonna ja seonduvate tulemuseesmärki hindamisele on komisjon tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud ka nimetatud rakendusmääruse IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid.

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärki hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Hispaania esitatud aeronavigatsiooniteenuste 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 ohutuseesmärki saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.

⁽³⁾ Komisjoni 29. mai 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/903, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2020 ja lõpeb 31. detsembril 2024 (ELT L 144, 3.6.2019, lk 49).

⁽⁴⁾ Komisjoni 3. novembri 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/1627 COVID-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) (ELT L 366, 4.11.2020, lk 7).

⁽⁵⁾ Komisjoni 2. juuni 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/891, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) ja millega tunnustatakse kehtetuks rakendusotsus (EL) 2019/903 (ELT L 195, 3.6.2021, lk 3).

- (11) Hispaania esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

Hispaania	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (12) Seoses Hispaania poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajate (ENAIRES ja FERRONATS) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2024. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.
- (13) Komisjon märgib, et Hispaania esitatud tulemuslikkuse kava projektis on aeronavigatsiooniteenuse osutajatele ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks digitaalse taeva strateegilise kava rakendamine ENAIRES i side-, navigatsiooni- ja järelevalveteenuste ajakohastamiseks, ohutuskultuuri edasiarendamine ning FERRONATSi ohutusjuhtimise süsteemide auditi- ja uuringumenetluste täiustamine.
- (14) Põhjendustes (12) ja (13) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusvaldkonna tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (15) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Hispaania esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgi võrreldud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega (mis on sätestatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavades), mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi keskkonnanäesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.
- (16) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu ELi hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatavateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike keskkonnaga seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.

- (17) Hispaania esitatud keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna kavandatud tulemuseesmärgid ja Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava kolmanda võrdlusperioodi vastavad riiklikud kontrollväärtused, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Hispaania kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Hispaania kontrollväärtused	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

- (18) Komisjon märgib, et Hispaania kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (19) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Hispaania on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas mitu marsruudivõrgu parandamist, Kanaari saarte piirkondliku juhtimiskeskuse sektorite muutmist, Madridi ja Palma terminali manööverdamisalade ümberkorraldamist ning piiriülese koostöö tõhustamise meetmeid.
- (20) Lisaks märgib komisjon, et Hispaania on juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi Madridi lennuinfo piirkonna Santiago ja Astuuria sektoris (FRASAI projekt) ning algatanud mitu vabalt valitavate marsruutidega õhuruumirakendusprojekti (nt HISPAFRA).
- (21) Põhjendustes (18)–(20) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (22) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Hispaania esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud keskmise lennu hilineamise eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid võrreldud kontrollväärtustega, mis on sätestatud võrgustiku operatiivkavas, mis oli kättesaadav kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.
- (23) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu ELi hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.
- (24) Hispaania kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilineamise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Hispaania kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,12	0,20	0,19	0,19
Hispaania kontrollväärtused	0,12	0,20	0,19	0,19

- (25) Komisjon märgib, et Hispaania kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (26) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Hispaania on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad lennuliikluse juhtimissüsteemi põhjalikku ajakohastamist, sektorite läbilaskevõime suurendamist, saabumiste optimeerimist, lennujuhtide värbamist pensionile jäänud töötajate asendamiseks ning lennujuhtide töögraafikute tõhustamist.
- (27) Põhjendustes (25) ja (26) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (28) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid ei tekita Hispaania puhul mingeid probleeme.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (29) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Hispaania 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.
- (30) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (31) Hispaania poolt kolmandal võrdlusperioodil Hispaania mandriosa ja Kanaari saarte tasude sissenõudmise piirkondade kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid on järgmised:

Hispaania kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	69,8-8 eurot	52,0-6 eurot	107,7-1 eurot	53,6-4 eurot	51,6-9 eurot	48,1-9 eurot

Hispaania kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	70,1-1 eurot	52,3-9 eurot	104,9-7 eurot	66,9-2 eurot	58,9-7 eurot	53,9-3 eurot
--	---------------------	---------------------	----------------------	---------------------	---------------------	---------------------

- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Hispaania marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil Hispaania mandriosas -1,9 % ja Kanaari saartel +0,7 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Hispaania marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus teisel ja kolmandal võrdlusperioodil tasude sissenõudmise piirkonna tasandil Hispaania mandriosas -4,0 % ja Kanaari saartel -2,9 % ning ületab ELi pikaajalist arengusuundumust, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Hispaania kindlaksmääratud ühikuhindade keskmine lähteväärtus Hispaania mandriosas ja Kanaari saarte puhul ehk 52,11 eurot 2017. aasta tegelikes hindades on 17,2 % madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus 62,97 eurot. Komisjon märgib, et Hispaanial on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest madalam ning 2024. aastal ulatub vahe -16,8 %-ni.
- (35) Põhjendustes (32)–(34) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

- (36) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid ei tekita Hispaania puhul probleeme.

Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatus komisjonis lisaks kavandatud läbilaskevõime eesmärkide hindamisele

- (37) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega 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. Leiti, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (38) Komisjon märgib, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,00 % kindlaksmääratud kuludest.
- (39) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

- (40) Seetõttu peaks Hispaania seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskvõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

- (41) Põhjendustes (10)–(40) esitatud hindamise põhjal leiab komisjon, et Hispaania esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (42) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (43) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tulemuseesmärgid, mis sisalduvad Hispaania poolt määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud tulemuslikkuse kava projektis ja mis on loetletud käesoleva otsuse lisas, on kooskõlas kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidega, mis on sätestatud rakendusotsuses (EL) 2021/891.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Hispaania Kuningriigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Hispaania	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ENAIRE, FERRONATS	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Hispaania kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Hispaania võrdlusväärtused	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Hispaania kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,12	0,20	0,19	0,19
Hispaania võrdlusväärtused	0,12	0,20	0,19	0,19

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Hispaania kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Hispaania mandriosa kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	69,88 eurot-eurot	52,06 eurot-eurot	107,7-1 eurot	53,64 eurot-eurot	51,69 eurot-eurot	48,19 eurot
Hispaania (Kanaari saared) kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	70,11 eurot-eurot	52,39 eurot-eurot	104,9-7 eurot	66,92 eurot-eurot	58,97 eurot-eurot	53,93 eurot