

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2023/176,

14. detsember 2022,

milles käsitletakse Prantsusmaa poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 9230 all)

(Ainult ingliskeelne 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,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (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, ⁽²⁾ eriti selle artikli 15 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAJUTLUSED

- (1) Liikmesriigid peavad rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt koostama riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil tulemuslikkuse kavad, mis sisaldavad siduvaid tulemuseesmärke igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud.
- (2) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks sätestati algselt komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid, mille liikmesriigid pärast seda 2019. aasta oktoobris esitasid, koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist 2020. aasta märtsis, ei võetud neis arvesse lennuliikluse märkimisväärset vähenemist meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 56, 25.2.2019, lk 1.

⁽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).

- (3) 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. Komisjon võttis 2. juunil 2021 vastu komisjoni rakendusotsuse (EL) 2021/891,⁽⁵⁾ milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärgid. Selle alusel esitasid liikmesriigid 2021. aasta oktoobris komisjonile tulemuslikkuse kavade projektid, mis sisaldasid kolmanda võrdlusperioodi kohalikke läbivaadatud tulemuseesmäärke.
- (4) Komisjon võttis 13. aprillil 2022 vastu komisjoni rakendusotsuse (EL) 2022/728,⁽⁶⁾ mis on adresseeritud Belgiale, Saksamaale, Kreekale, Prantsusmaale, Küprosele, Lätile, Luksemburgile, Maltale, Madalmaadele, Rumeeniale ja Rootsile. Kõnealuses otsuses on sätestatud, et Prantsuse Vabariigi (Prantsusmaa) poolt ühiselt koos Belgia, Saksamaa, Luksemburgi ja Madalmaadega funktsionaalse õhuruumiosa tasandil kehtestatud tulemuslikkuse kava projekti (edaspidi „FABECi tulemuslikkuse kava projekt“) puhul ei ole Belgia ja Luksemburgi kui navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna marsruudi kulutõhususe tulemuseesmärgid kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, ning esitas soovitused nende eesmärkide läbivaatamiseks. Rakendusotsuses (EL) 2022/728 ei esitanud ühtegi puudust seoses tulemuseesmärkidega, mida kohaldatakse Prantsusmaa õhuruumis osutatavate aeronavigatsiooniteenuste suhtes.
- (5) 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 piiravad meetmed ja Venemaa vastumeetmed on muutnud lennuliiklust Euroopa õhuruumis. Teatavaid liikmesriike on tugevalt mõjutanud ülelendude arvu märkimisväärne vähenemine nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis. Kogu ELi tasandil on täheldatud mõju lendude arvule siiski olnud piiratud, mida ei saa võrrelda lennuliikluse järsu vähenemisega kogu Euroopas pärast COVID-19 pandeemia puhkemist.
- (6) Prantsusmaa koos Belgia, Saksamaa, Luksemburgi ja Madalmaadega esitas 13. juulil 2022 komisjonile FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti kolmandaks võrdlusperioodiks.
- (7) Komisjon jõudis 24. oktoobril 2022 järeldusele, et Belgia ja Luksemburgi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna jaoks kavandatud läbivaadatud kulutõhususe tulemuseesmärkide puhul tekitab jätkuvalt kahtlusi nende kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Seepärast algatas komisjon FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava 13. juulil 2022 esitatud projektis sisalduvate tulemuseesmärkide suhtes rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 15 lõike 3 kohase üksikasjaliku läbivaatamise. Komisjon teavitas sellest Belgia, Prantsusmaad, Saksamaad, Luksemburgi ja Madalmaid oma otsusega (EL) 2022/2255⁽⁷⁾.
- (8) Prantsusmaa teatas 28. oktoobril 2022 komisjonile, et ta on FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis osalemisest loobunud ja esitas komisjonile riiklikul tasandil kehtestatud läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekti kolmandaks võrdlusperioodiks (edaspidi „läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projekt“). Läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis on Prantsusmaa õhuruumis osutatavate aeronavigatsiooniteenuste tulemuseesmärgid jäetud samale tasemele, mis FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava 13. juulil 2022 esitatud projektis. FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projekt ei andnud Prantsusmaale tegelikult täiendavat tulemuslikkusealast kasu ega sünergiaid. Läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektiga ei nähta ette negatiivset mõju, mis tuleneks tulemuslikkuse kavandamise ja eesmärkide seadmisega seotud tegevuse lõpetamisest FABECi tasandil.

⁽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).

⁽⁶⁾ Komisjoni 13. aprilli 2022. aasta rakendusotsus (EL) 2022/728, 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 soovitusid nimetatud eesmärkide korrigeerimiseks (ELT L 135, 12.5.2022, lk 4).

⁽⁷⁾ Komisjoni 24. oktoobri 2022. aasta otsus (EL) 2022/2255, milles käsitletakse Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Luksemburgi ja Madalmaade poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt funktsionaalse õhuruumiosa tasandil esitatud kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide üksikasjaliku läbivaatamise algatamist (ELT L 297, 17.11.2022, lk 71).

- (9) Tulemuslikkuse hindamise asutus, mis vastavalt määruse (EL) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, on esitanud komisjonile aruande, mis sisaldab tema hinnangut läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektile.
- (10) Komisjon, silmas pidades kohalikke olusid, on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 15 lõike 1 kohaselt hinnanud Prantsusmaa läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate kohalike tulemuseesmärkide kooskõla kõnealuse rakendusmääruse IV lisa punktis 1 sätestatud hindamiskriteeriumide alusel. Lisaks iga põhilise tulemusvaldkonna ja seonduvate tulemuseesmärkide hindamisele on komisjon läbi vaadanud ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 2 nimetatud elemendid.
- (11) Eurocontroli statistika ja prognooside talituse (STATFOR) 2022. aasta juunis avaldatud lennuliikluse baasprognoosis võetakse arvesse Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu Euroopa õhuruumis toimunud muutusi lennuliikluses. Prognoosi alusel märgib komisjon, et Prantsusmaa puhul ei oodata kolmandal võrdlusperioodil Venemaa Ukraina-vastasest agressioonisõjast tingitud suuri muutusi lennuliiklusvoogudes. Seetõttu ei mõjuta see muutunud asjaolu otseselt läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis esitatud tulemuseesmärke ega nende eesmärkide hindamist komisjoni poolt seoses nende vastavusega kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (12) Prantsusmaa nõustub erandkorras loobuma oma õigustest, mis tulenevad Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes määruse 1/1958⁽⁸⁾ artikliga 3, ning annavad loa võtta käesolev otsus vastu ja teha see teatavaks inglise keeles.

KOMISJONI HINNANG

Tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (13) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on komisjon hinnanud Prantsusmaa esitatud läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis käsitletud aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärkide kooskõla rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.1 alusel.
- (14) Prantsusmaa kavandatud kohalikud ohutusosalased tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise tasemenähtajate väljendatult järgmised:

Prantsusmaa	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatud rakendamise tasemetena, mis ulatuvad Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2022	2023	2024	Kogu ELi hõlmavad eesmärgid (2024)
DSNA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

⁽⁸⁾ Määrus nr 1 keelte kasutamise korra kohta Euroopa Aatomienergiaühenduses (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385/58).

- (15) Prantsusmaa poolt seoses aeronavigatsiooniteenuse osutajaga (täpsemalt *Direction des Services de la Navigation Aérienne* (DSNA)) kavandatud ohutusosalased tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.
- (16) Komisjon märgib, et läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis on kindlaks määratud meetmed, mille DSNA peab võtma kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks ohutusele keskenduvat töökultuuri toetavad meetmed, ohtude väljaselgitamise ja analüüsimise protsesside ajakohastamine ning ohutusriskide juhtimise parandamine.
- (17) Põhjenduste 14, 15 ja 16 taustal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusosalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks, täpsemalt 2024. aastaks, tuleks läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmarke seetõttu lugeda kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas olevaks.

Tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (18) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Prantsusmaa esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärkide kooskõla hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.2 alusel. Sellest tulenevalt on läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid kavandatud eesmarke võrreldud asjaomaste marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega (sätestatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas), mis olid kättesaadavad 2. juunil 2021 – kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise kuupäeval.
- (19) Seoses 2020. aastaga ei muudetud enne COVID-19 pandeemia algust rakendusotsusega (EL) 2021/891 keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavat kolmandaks võrdlusperioodiks seotud tulemuseesmärki, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, kui võrd võrdluse eesmärgi kohaldamise periood oli lõppenud ja selle rakendamise oli seega muutunud lõplikuks, mistõttu ei olnud tagasiulatav kohandamine võimalik. Samamoodi ei ole võimalik läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektides tagasiulatavalt kohandada kohalikke keskkonnaga seotud tulemuseesmarke, mille liikmesriigid seadsid 2021. aasta oktoobris esitatud tulemuslikkuse kavade projektides 2021. aastaks. Seepärast tuleks kohalike keskkonnaga seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2022., 2023. ja 2024. aastaga.
- (20) Prantsusmaa kavandatud keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ja Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava kolmanda võrdlusperioodi vastavad riiklikud kontrollväärtused, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

Prantsusmaa	2022	2023	2024
Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,83 %	2,83 %	2,83 %
Kontrollväärtused	2,83 %	2,83 %	2,83 %

- (21) Komisjon märgib, et Prantsusmaa kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega 2022., 2023. ja 2024. aastal.
- (22) Komisjon märgib, et Prantsusmaa on oma läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis esitanud meetmed, mille abil saavutada kohalikud keskkonnaeesmärgid ja mis hõlmavad marsruutide kättesaadavuse parandamist, sooritusel põhineva navigatsiooni ja pideva laskumise kasutamist, õhuruumi paindlikumat kasutamist ning vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi loomist. Komisjon kutsub Prantsusmaad täiendavalt üles rakendama kõiki Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas soovitatud meetmeid marsruudi trajektoore parandamiseks.
- (23) Põhjenduste 20, 21 ja 22 taustal tuleks lugeda läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas olevateks.

Tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (24) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Prantsusmaa esitanud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud keskmise lennu hilinemise eesmärgi hinnatud kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumiga. Sellest tulenevalt on läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektis esitatud eesmärgi võrreldud kontrollväärtustega, mis on sätestatud võrgustiku operatiivkavas, mis tehti kättesaadavaks 2. juunil 2021, st kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise kuupäeval.
- (25) 2020. aasta puhul ei muudetud enne COVID-19 pandeemia algust rakendusotsusega (EL) 2021/891 läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavat kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärki, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, kui võrd võrdluse eesmärgi kohaldamise periood oli lõppenud ja selle rakendamine oli seega muutunud lõplikuks, mistõttu ei olnud tagasiulatav kohandamine võimalik. Samamoodi ei ole võimalik läbivaadatud tulemuslikkuse kava projektides tagasiulatavalt kohandada kohalikke läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärgi, mille liikmesriigid seadsid 2021. aasta oktoobris esitatud tulemuslikkuse kavade projektides 2021. aastaks. Seepärast tuleks kohalike läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2022., 2023. ja 2024. aastaga.
- (26) Prantsusmaa kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatult ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

Prantsusmaa	2022	2023	2024
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,25	0,25	0,25
Kontrollväärtused	0,25	0,25	0,25

- (27) Komisjon märgib, et Prantsusmaa kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega 2022., 2023. ja 2024. aastal.
- (28) Komisjon märgib, et Prantsusmaa on läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmed. Need meetmed hõlmavad lennuliikluse korraldamise süsteemide ja vahendite kaasajastamist, piirkondlikus juhtimiskeskuses töötavate täistööajaga lennujuhtide arvu suurendamist, nende koolituse ja töögraafiku korralduse parandamist ning ATCO töötundide paindlikkuse suurendamist.
- (29) Põhjenduste 26, 27 ja 28 taustal tuleks lugeda läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas olevateks.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud läbilaskevõime-eesmärkide läbivaatamine

- (30) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide hindamisega seoses läbi ka terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime-eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need eesmärgid ei tekita Prantsusmaa puhul probleeme.

Tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (31) Komisjon on hinnanud läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis kavandatud kulutõhususeesmärkide vastavust rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktide a, b ja c kohaselt.
- (32) Prantsusmaa on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Prantsusmaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	65,2-4 eurot	59,4-3 eurot	132,0-6 eurot	76,1-4 eurot	62,0-9 eurot	58,5-6 eurot

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktiga a märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna tasandil $-0,4\%$, mis ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil $+1,0\%$.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktiga b märgib komisjon, et marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil $-1,2\%$, on kogu ELi sama perioodi pikaajalisest arengusuundumusest ($-1,3\%$) madalam.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktiga c märgib komisjon, et Prantsusmaa kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes väljendatult 59,43 eurot on $1,8\%$ madalam kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta hindades 60,53 eurot.
- (36) On selge, et Prantsusmaa kindlaksmääratud ühikuhinna suundumus kolmandal võrdlusperioodil ületab kogu ELi asjaomast arengusuundumust ja et Prantsusmaa 2019. aasta lähteväärtus on võrdlusrühma keskmisest madalam. Lisaks on Prantsusmaa kulutõhususeesmärgid teisel ja kolmandal võrdlusperioodil oluliselt vähenenud. Seepärast on komisjon arvamusel, et põhjenduses 34 osutatud väike lahknevus kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud ühikuhindade pikaajalisest suundumusest ei välista Prantsusmaa puhul kulutõhususe tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (37) Põhjenduste 32–36 taustal tuleks lugeda läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas olevateks.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seotud kulutõhususeesmärkide läbivaatamine

- (38) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisega seoses läbi ka terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need eesmärgid ei tekita Prantsusmaa puhul probleeme.

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

- (39) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon läbilaskevõime-eesmärkide hindamisega seoses läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid. Seejuures kontrollis komisjon, kas kavandatud stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega.
- (40) Rakendusotsuses (EL) 2022/728 jõudis komisjon järeldusele, et Prantsusmaa peab läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks nii, et nendest tuleneval maksimaalsel rahalisel kahjul oleks oluline mõju ohus olevale tulule. Komisjon märgib aga, et Prantsusmaa ei ole neid stimuleerimiskavasid FABECi tulemuslikkuse kava 2021. aastal esitatud projektiga ja FABECi läbivaadatud tulemuslikkuse kava 13. juulil 2022 esitatud projektiga võrreldes kuidagi muutnud.
- (41) Seepärast teeb komisjon põhjendust 40 arvesse võttes järelduse, et läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sätestatud stimuleerimiskavad tekitavad jätkuvalt muret. Seetõttu kordab komisjon oma seisukohta, et Prantsusmaa peaks seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks selliselt, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tuleneval maksimaalsel rahalisel kahjul oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, ning komisjoni arvates peaks see kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.

JÄRELDUSED

- (42) Kõike eespool olevat arvesse võttes leiab komisjon, et Prantsusmaa esitatud läbivaadatud riikliku tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Tulemuseesmärgid, mis sisalduvad Prantsusmaa poolt määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt 28. oktoobril 2022 esitatud läbivaadatud 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 Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 14. detsember 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina-Ioana VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Prantsusmaa	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuseesmärgid, väljendatud rakendamise tasemetena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni			
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutusjuhtimise eesmärk	2022	2023	2024
DSNA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

Prantsusmaa	2022	2023	2024
Keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid, väljendatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,83 %	2,83 %	2,83 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

Prantsusmaa	2022	2023	2024
Läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,25	0,25	0,25

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Prantsusmaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	65,24 eurot	59,43 eurot	132,06 eurot	76,14 eurot	62,09 eurot	58,56 eurot