



Sisukord

II *Muud kui seadusandlikud aktid*

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2019/317, 11. veebruar 2019, 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 <sup>(1)</sup> ..... 1

<sup>(1)</sup> EMPs kohaldatav tekst



## II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

## MÄÄRUSED

## KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2019/317,

11. veebruar 2019,

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

(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 lõiget 6,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 550/2004 aeronavigatsiooniteenuste osutamise kohta ühtses Euroopa taevas, <sup>(2)</sup> eriti selle artikli 15 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

- (1) Määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklis 11 osutatud tulemuslikkuse kava peaks parandama aeronavigatsiooniteenuste osutamist ja võrgustiku funktsioonide täitmist ühtses Euroopa taevas.
- (2) Aeronavigatsiooniteenuste maksustamise kava, millele on viidatud määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklis 15, on vajalik tulemuslikkuse kava edukaks rakendamiseks ning peaks seda seega täiendama. Tasude süsteem peaks aitama läbipaistvamalt määrata, kehtestada ja sisse nõuda õhuruumi kasutajate suhtes kohaldatavaid tasusid ning aitama kaasa aeronavigatsiooniteenuste kulutõhusamale osutamisele ja lendude tõhususele, samas kui säilib optimaalne ohutustase. Tasude süsteem peaks olema kooskõlas marsruudi navigatsioonitasusid käsitleva Eurocontrol'i süsteemiga ja 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviilennunduse konventsiooni (edaspidi „Chicago konventsioon“) artikliga 15.
- (3) Selguse huvides ning selleks, et kehtestada tulemuslikkuse kava kolmanda võrdlusperioodi jaoks kohandatud õigusraamistik, tuleb vaadata läbi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi suhtes kohaldatavad rakenduseeskirjad, mis on esitatud komisjoni rakendusmäärustes (EL) nr 390/2013 <sup>(3)</sup> ja (EL) nr 391/2013, <sup>(4)</sup> ning koondada need sätted ühte rakendusmäärusesse.

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

<sup>(2)</sup> ELT L 96, 31.3.2004, lk 10.

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

<sup>(4)</sup> Komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmäärus (EL) nr 391/2013, milles sätestatakse ühine aeronavigatsioonitasude süsteem (ELT L 128, 9.5.2013, lk 31).

- (4) Määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 1 kohaselt peaks tulemuslikkuse kava hõlmama aeronavigatsiooniteenuseid ja võrgustiku funktsioone, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 551/2004 <sup>(5)</sup> artiklis 6. Seega tuleks käesolevat määrust kohaldada võrgustiku haldaja suhtes, kes on määratud kooskõlas komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/123 <sup>(6)</sup> artikli 4 lõikega 3.
- (5) Tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem peaksid parandama aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkust tänu värvast-värvani-läheneemisviisile, mis hõlmab nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuseid. Need peaksid soodustama aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse pikaajalist paranemist, nagu on ette nähtud Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavas, <sup>(7)</sup> võttes samal ajal nõuetekohaselt arvesse esmatähtsaid ohutuseesmärke. Tulemuslikkuse kava peaks aitama vähendada lennundusest tulenevat kasvuhooonegaaside heidet ning võimaldama kasutada õhuruumi optimaalselt, võttes arvesse lennuliiklusvoogusid Euroopa õhuruumis.
- (6) Tulemuslikkuse hindamise asutus võib komisjoni taotluse korral anda komisjonile sõltumatuid nõuandeid kõigis valdkondades, mis mõjutavad aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkust liidus.
- (7) Riiklikel järelevalveasutustel peaks olema võimalik saada kõigilt asjaosalistelt, sealhulgas nende järelevalve all olevatelt aeronavigatsiooniteenuse osutajatelt, asjakohaseid andmeid, mis on vajalikud käesoleva määruse nõuetekohase rakendamise ja järelevalve tagamiseks kohalikul tasandil. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid hõlbustama kontrolle ja ülevaatusi, mida riiklikud järelevalveasutused teevad tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamise jälgimiseks.
- (8) Võrgustiku haldaja peaks esitama asjakohased andmed eesmärkide seadmiseks liidu, riigi ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil ning toetama tulemuseesmärkide saavutamist meetmete ja protsesside abil, mis on esitatud võrgustiku operatiivkavas.
- (9) Tulemuslikkuse kava rakendamisel peaksid komisjon ja liikmesriigid kooskõlastama oma tegevuse Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga, et tagada ohutusaspektide nõuetekohane käsitlemine kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EL) 2018/1139 <sup>(8)</sup> tulenevate ohutuseesmärkide ja -nõuetega.
- (10) Tulemuslikkuse kava võrdlusperioodi pikkusega peaks olema tagatud vajalik kindlus mitmeaastaste kapitalikulu- programmide rakendamiseks, et saavutada tulemuslikkuse paranemise vormis eeldatav investeringutasuvus, võimaldades siiski teha täpseid prognoose.
- (11) Põhilistes tulemusvaldkondades, nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus, tuleks kehtestada põhilised tulemusnäitajad. Neid põhilisi tulemusnäitajaid tuleks kasutada selleks, et seada liidu, riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil saavutatavad, jätkusuutlikud, realistlikud ja tähtjalised tulemuseesmärgid. Põhilised tulemusnäitajad peaksid hõlmama nii marsruudi kui ka terminali aeronavigatsiooniteenuseid, aga ka võrgustiku funktsioone, et parandada võrgustiku üldist tulemuslikkust.
- (12) Komisjon peaks seadma kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid, võttes arvesse eelneva(te)l võrdlusperioodi(de)l saavutatud tulemuslikkust ning tulemuslikkuse hindamise asutuse, võrgustiku haldaja ja riiklike järelevalveasutuste esitatud asjakohaseid andmeid. Riiklike järelevalveasutuste esitatud andmed peaksid eelkõige hõlmama teavet esialgsete kulude ja lennuliiklusprognoside kohta asjaomasel võrdlusperioodil. Komisjon peaks kogu ELi hõlmavaid tulemuseesmärke põhjendama ning kirjeldama eeldusi ja põhjendusi, millest nende seadmisel on lähtutud. Kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmisel tuleks konsulteerida sidusrühmadega.

<sup>(5)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrus (EÜ) nr 551/2004 õhuruumi korraldamise ja kasutamise kohta ühtses Euroopa taevast (õhuruumi määrus) (ELT L 96, 31.3.2004, lk 20).

<sup>(6)</sup> Komisjoni 24. jaanuari 2019. aasta rakendusmäärus, millega kehtestatakse lennuliikluse korraldamise (ATM) võrgu funktsioonide üksikasjalikud rakenduseeskirjad ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EL) nr 677/2011 (EL) 2019/123 (ELT L 28, 31.1.2019, lk 1).

<sup>(7)</sup> Nagu on määratletud komisjoni 3. mai 2013. aasta rakendusmääruse (EL) nr 409/2013 (milles käsitletakse ühisprojektide määratlemist, juhtimiskorra kehtestamist ja Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava elluviimist toetavate stiimulite väljaselgitamist (EMPs kohaldatav tekst) (ELT L 123, 4.5.2013, lk 1)) artiklis 3.

<sup>(8)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrus (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 (ELT L 212, 22.8.2018, lk 1).

- (13) Liikmesriikidel peaks kohalikke asjaolusid arvesse võttes olema võimalik otsustada, kas nende tulemuslikkuse kavad kehtestatakse riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil.
- (14) Riiklikud järelevalveasutused peaksid vastutama riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kavade väljatöötamise eest, sealhulgas selliste siduvate tulemuseesmärkide väljatöötamise eest, mis põhinevad põhilistel tulemusnäitajatel, mida riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil kohaldatakse. Riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuslikkuse kavad peaksid nende geograafilisest ulatusest olenemata sisaldama algatusi aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahelise piiriülese koostöö toetamiseks.
- (15) Tulemuslikkuse kavades peaks olema tagatud uute ja olemasolevate investeeringute kindlaksmääratud kulude täielik läbipaistvus seoses põhivara ostmise, arendamise või rentimisega. Suuri investeeringuid tuleks üksikasjalikult kirjeldada ja põhjendada ning need peaksid olema kooskõlas SESARi rakendamise ja tulemuslikkuse eeldatava paranemisega.
- (16) Riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil tuleks korraldada konsultatsioone selle tagamiseks, et tulemuslikkuse kavade ja neis sisalduvate eesmärkide kehtestamisel võetaks arvesse sidusrühmade seisukohti.
- (17) Arvestades tugevaid seoseid mitmesuguste põhiliste tulemusvaldkondade vahel, tuleks tulemuseesmärkide seadmisel võtta nõuetekohaselt arvesse nende vastastikust sõltuvust, pidades silmas esmatähtsaid ohutuseesmärke.
- (18) Tulemuseesmärkide puhul tuleks kohaldada stiimuleid, et soodustada suuremat tulemuslikkust; sealhulgas tuleks põhilises kulutõhususega seotud tulemusvaldkonnas kohaldada liiklusriskide jagamise mehhanismi. Stimuleerimiskavad peaksid olema tulemuslikud ja nendes tuleks mittediskrimineerivalt ja läbipaistvalt kehtestada parameetrid, et määrata tegeliku tulemuslikkuse alusel soodustusi või karistusi, lähtudes seatud tulemuseesmärkidest. Kuna põhiline ohutusega seotud tulemusvaldkond on esmatähtis, siis selle puhul stiimuleid ei kohaldata. Liikmesriigid peaksid tagama, et stimuleerimiskavade rakendamine ei mõjuta negatiivselt kavandatud ega tehtavaid investeeringuid, mille eesmärk on tagada kasutajate jaoks piisav läbilaskevõime ja lendude tõhusus.
- (19) Liikmesriigid peaksid võtma vastu tulemuslikkuse kavade projektid ning esitama need komisjonile hindamiseks ja läbivaatamiseks. Sellega seoses peaks komisjon kõigepealt kontrollima, kas tulemuslikkuse kavad on täielikud. Kui kavad on täielikud, peaks komisjon hindama, kas tulemuslikkuse kavades esitatud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega. Kui vajalikku kooskõla ei leita, peaks komisjon nõudma liikmesriikidelt nende tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide läbivaatamist või parandusmeetmete võtmist.
- (20) Liikmesriigid peaksid oma tulemuslikkuse kavade lõplikud versioonid vastu võtma ja avaldama üksnes pärast seda, kui komisjon on leidnud, et kavades esitatud riiklikud tulemuseesmärgid või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil seatud tulemuseesmärgid (edaspidi „funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid“) on kooskõlas kogu ELi hõlmavate eesmärkidega.
- (21) Tulemuslikkuse kavade projektides esitatud eesmärgid peaksid kehtima hindamismenetluste ajal alates võrdlusperioodi algusest ja kui see on asjakohane, siis riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil kehtestatud tulemuseesmärkide läbivaatamise ajal. Lõplike tulemuslikkuse kavade vastuvõtmisel tuleks kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgi kohaldada tagasiulatuvalt, kohandades ühikumäärasid, tagamaks, et õhuruumi kasutajad saavad tulemuslikkuse paranemisest kasu alates võrdlusperioodi algusest.
- (22) Kui liikmesriigid soovivad üht või mitut tulemuseesmärki võrdlusperioodil korrigeerida, peaksid nad taotlema komisjonilt selleks luba. Sellise taotluse võib esitada, kui jõutud on häiretasemeteni või kui liikmesriik tõendab, et esialgsed andmed, prognoosid ja põhjendused (sealhulgas investeeringute kohta), millest tulemuseesmärkide seadmisel lähtuti, on muutunud olulisel määral ja püsivalt ebatäpseks asjaolude tõttu, mida polnud tulemuslikkuse kava vastuvõtmise ajal võimalik ette näha. Komisjon peaks andma asjaomasele liikmesriigile loa kavandatud muudatused teha üksnes siis, kui see on vajalik ja proportsionaalne, pidades silmas eelmainitud asjaolusid, ja kui korrigeeritud tulemuseesmärkidega tagatakse, et säilib kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.
- (23) Uute tehnoloogialahenduste ja ärimudelite kasutuselevõtt teenuste integreeritud osutamise soodustamiseks peaks aja jooksul oluliselt vähendada kasutajate kantavaid kulusid, aga sellega võivad kaasneda ka esialgsed restruktureerimiskulud. Kui liikmesriik tõendab, et kasutajad saavad restruktureerimismeetmetest puhastulu, peaks tal olema ka võimalik nõuda kohalike kulutõhususeesmärkide korrigeerimist, et saada asjaomased restruktureerimiskulud tagasi, muutes komisjoni loa korral oma tulemuslikkuse kavades esitatud kindlaksmääratud kulusid.

- (24) Komisjon peaks kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid võrdlusperioodil läbi vaatama, et kontrollida, kas need on endiselt asjakohased. Komisjon peaks kaaluma kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide korrigeerimist, kui võrdlusperioodil tõendatakse, et need eesmärgid pole muutunud asjaolude tõttu enam asjakohased ja et nende korrigeerimine on vajalik ja proportsionaalne. Kogu ELi hõlmavate eesmärkide korrigeerimisega võrdlusperioodi ajal peaks kaasnema uue võrdlusperioodi algus, sealhulgas asjaomaste riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuslikkuse kavade ja tulemuseesmärkide kehtestamine.
- (25) Võrgustiku funktsioonide suhtes tuleks samuti kehtestada tulemuseesmärgid ja need peaksid aitama kaasa kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisele. Selleks peaks võrgustiku haldaja koostama võrgustiku tulemuslikkuse kava, mille komisjon peaks üle kontrollima ja vastu võtma.
- (26) Tõhus tegevuspartnerlus ja ühisotsustamine peamiste sidusrühmade vahel, nagu aeronavigatsiooniteenuse osutajad, funktsionaalsed õhuruumiosad, lennujaamad, tsiviil- ja sõjalise õhuruumi kasutajad ja võrgustiku haldaja, on võrgustiku funktsioonide tulemuseesmärkide saavutamiseks väga oluline.
- (27) Aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud kulused tuleks rahastada õhuruumi kasutajale kehtestatud tasudest. Neid tasusid tuleks kohaldada marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul kehtestatud tasude sissenõudmise piirkondades. Liikmesriigid peaksid tagama, et selliste tasude sissenõudmise piirkondade geograafiline ulatus on selgelt kindlaks määratud ja et tasude sissenõudmise piirkonnad on kooskõlas aeronavigatsiooniteenuste osutamisega. Võrdlusperioodil võib olla vaja muuta terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonda muutuste tõttu lennujaamade tegevuses.
- (28) Iga tasude sissenõudmise piirkonna puhul tuleks kehtestada tasude kulubaas, mis hõlmab rahastamiskõlblike aeronavigatsiooniteenuste ja -vahendite kindlaksmääratud kulused. Liikmesriigid peaksid saama arvata nendesse kulubaasidesse ka oma riiklike järelevalveasutuste kantud kindlaksmääratud kulud ning muud riigi kulud, mis on seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamisega.
- (29) Marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kindlaksmääratud kulud tuleks tulemuslikkuse kavades kehtestada enne iga võrdlusperioodi algust. Need kindlaksmääratud kulud tuleb kehtestada asjaomase võrdlusperioodi iga kalendriaasta kohta. Riiklikud järelevalveasutused peaksid kontrollima, et kindlaksmääratud kulud hõlmavad üksnes kuluartikleid, mis on tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel rahastamiskõlblikud.
- (30) Marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste kulubaasis sisalduvad kindlaksmääratud kulud peaksid hõlmama tööjõukuluseid, muid tegevuskuluseid peale tööjõukulude, amortisatsioonikuluseid, kapitalikuluseid ja erakorralisi kuluseid. Tegelikult kantud kulude kohta tuleks iga aasta aru anda ühe ja sama liigituse alusel, et tagada järjepidevus ja läbipaistvus.
- (31) Riiklikud järelevalveasutused peaksid enne iga võrdlusperioodi algust määrama kindlaks kriteeriumid, mida kasutatakse kulude jaotamiseks terminalis ja marsruudil osutatavate teenuste vahel, ning teatama neist komisjonile. Need kriteeriumid peaksid tagama kulude läbipaistva kindlaksmääramise ning selle, et marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel ei esine ristsubsideerimist.
- (32) Liikmesriigid peaksid iga aasta arvutama oma marsruudi ja terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade ühikumäärad. Ühikumäära arvutamisel peaksid liikmesriigid tagama, et õhuruumi kasutajad ei kannu selliste teenuste või vahendite kuluseid, mida rahastatakse avaliku sektori vahenditest, sealhulgas liidu abiprogrammidest, nagu üleeuroopaline transpordivõrk, Euroopa ühendamise rahastu ja Ühtekuuluvusfond. Ühikumäärade arvutamisel peaks liikmesriikidel olema lubatud kohandada oma kindlaksmääratud kuluseid vastavalt inflatsioonile.
- (33) Tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem peaksid sisaldama liiklusriski jagamise mehhanismi, et soodustada teenuste osutamist. Riiklikel järelevalveasutustel peaks olema lubatud kohandada liiklusriski jagamise parameetrite väärtusi, mis on käesolevas määruses kindlaks määratud, et võtta arvesse kohalikke asjaoluseid ja et aeronavigatsiooniteenuste osutamist rohkem soodustada. Need kohandused tuleks teha pärast aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja õhuruumi kasutajatega konsulteerimist. Need kohandused ei tohiks aga vähendada asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenuse osutaja(te) riski võrreldes käesolevas määruses sätestatud standardmehhanismiga.
- (34) Aeronavigatsiooniteenuse osutajad peaksid kandma kuluriski seoses erinevustega kindlaksmääratud ja tegelike kulude vahel, välja arvatud piiratud arvu kuluartiklite puhul, mille suhtes kehtivad erinõuded.

- (35) Aeronavigatsiooniteenuse osutajatel ei tohiks tekkida finantstegevuse ülejääki, mis tekib sellest, et võrdlusperioodil tühistatakse või lükatakse edasi uusi või olemasolevaid investeeringuid. Aeronavigatsiooniteenuse osutajatel peaks olema võimalik kavandatud suuri investeeringuid võrdlusperioodil iga aasta kohandada, eeldusel et seda põhjendatakse üksikasjalikult ja et asjaomane riiklik järelevalveasutus on taotletud muudatused heaks kiitnud. Kui uute ja olemasolevate investeeringute tegelikud kulud ületavad võrdlusperioodil vastavaid kindlaksmääratud kulusid, peaksid riiklikud järelevalveasutused vastutama aeronavigatsiooniteenuse osutajate esitatud üksikasjalike põhjenduste kontrollimise eest ning õhuruumi kasutajatelt lisakulude sissenõudmise heakskiitmise eest. Nende kulude ühegi olulise erinevuse katmist ei tohiks nõuda kasutajatelt, välja arvatud juhul, kui riiklik järelevalveasutus on kindlaks teinud, et lisakulud tulenesid üksnes sellistest uutest ja olemasolevatest investeeringutest, mida oli vaja tegevuse muutmise jaoks kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava ja eelkõige SESARi ühisprojektide rakendamisega.
- (36) Ettenägematud muutused kohaldatavates õigusnormides või finantsseisundis võivad tuua võrdlusperioodil kaasa tegelike pensionikulude märkimisväärse kõrvalekaldumise kindlaksmääratud pensionikuludest, mis on esitatud tulemuslikkuse kavades. Riikliku järelevalveasutuse järelevalve all tuleks need kulude erinevused kanda üle õhuruumi kasutajatele, kohandades ühikumäärasid.
- (37) Liikmesriigid peaksid iga aasta kehtestama igas tasude sissenõudmise piirkonnas ühikumäära. Liikmesriigid peavad suutma kehtestada oma ühikumäärad ühiselt, eelkõige juhul, kui tasude sissenõudmise piirkonnad hõlmavad mitme liikmesriigi õhuruumi, või juhul, kui liikmesriigid on marsruudi navigatsioonitasude kogumise ühise süsteemi liikmed. Komisjon peaks kontrollima, et liikmesriikide esitatud ühikumäärad on kooskõlas käesoleva määruse sätetega ühikumäärade arvutamise kohta.
- (38) Tasude süsteem peaks tagama täieliku ja läbipaistva teabe esitamise tasude kulubaaside, tegelike kulude ja ühikumäärade kohta. Enne võrdlusperioodi algust peaksid liikmesriigid konsulteerima aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja õhuruumi kasutajate esindajatega ning kui see on asjakohane, siis lennujaamade käitajate ja koordinaatoritega seoses asjaomase võrdlusperioodi kavandatud kindlaksmääratud kulude, kavandatud investeeringute, teenuseühikute prognooside ja tasude kehtestamise poliitikaga. Liikmesriigid peaksid võrdlusperioodil tagama, et nende sidusrühmadega konsulteeritakse iga aasta seoses kavandatud ühikumääradega ja aeronavigatsiooniteenuste osutamisel kantud tegelike kuludega. Konsultatsioonide elluviimiseks peaksid liikmesriigid tegema kõigile konsultatsioonides osalevatele üksustele kättesaadavaks täieliku ja asjakohase teabe.
- (39) Liikmesriigid peaksid olema võimelised muutma aeronavigatsioonitasusid, et stimuleerida lennukite varustamist SESARi ühisprojektidesse kaasatud süsteemidega. Selleks et tõhustada aeronavigatsiooniteenuseid ja muuta nende kasutamine optimaalseks, peaksid liikmesriigid suutma tasusid täiendavalt muuta, võttes arvesse võrgu ülekoormatuse taset teataval ajal konkreetses piirkonnas või konkreetsel marsruudil.
- (40) Liikmesriigid peaksid olema võimelised koguma ühises marsruudi navigatsioonitasude süsteemis marsruudi navigatsioonitasusid ühiselt iga lennu suhtes kehtestatud tasu kaudu, et suurendada tasude süsteemi tõhusust ning vähendada haldus- ja raamatupidamisalast töökoormust.
- (41) Tagamaks, et õhuruumi kasutajad maksavad aeronavigatsioonitasusid viivitamata ja täielikult, tuleks kehtestada täitemeetmed.
- (42) Iga konkreetse lennu aeronavigatsioonitasud arvutamiseks igas tasude sissenõudmise piirkonnas tuleks kohaldatav ühikumäär korrutada teenuseühikute arvuga. Tasu suurus, eelkõige kerge õhusõidukite suhtes kehtestatud tasu, ei tohi vähendada ohutuse tagamiseks vajalike vahendite ja teenuste kasutamist ega uue tehnoloogia ja uute menetluste kasutuselevõtmist. Liikmesriigid peaksid katma nende teenuste kulud, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad on osutanud aeronavigatsioonitasudest vabastatud lendudel.
- (43) Kui pole tõendeid varasematest operatiivprobleemidest, peaks liikmesriikidel olema võimalus kohaldada lihtsustatud tasusüsteemi, et pakkuda aeronavigatsiooniteenuse osutajatele stiimuleid ning vähendada asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja riiklike järelevalveasutuse halduskoormust.
- (44) Kui terminali aeronavigatsiooniteenuseid või side-, navigatsiooni- ja seireteenuseid, meteoroloogiateenuseid ja aeronavigatsiooniteabeteenuseid (CNS-, MET- ja AIS-teenused) või lennuliikluse korraldamisega seotud andmete teenuseid osutatakse turutingimustel, peaks liikmesriikidel olema lubatud mitte kohaldada nende teenuste suhtes teatavaid sätteid, mis on seotud tasude süsteemiga, ning mitte seada nende kohta kulutõhususe märke. Liikmesriikidel peaks olema võimalik nende turutingimuste olemasolu võrdlusperioodil kindlaks teha.

- (45) On oluline, et riiklikud järelevalveasutused, aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja koordinaatorid, õhuruumi kasutajad ja võrgustiku haldaja esitaksid piisavaid andmeid ja teavet, et liidu ja riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil oleks võimalik seada tulemuseesmärke ja teha järelevalvet.
- (46) Riiklikud järelevalveasutused peaksid tegema korrapäraselt järelevalvet tulemuslikkuse kavades esitatud tulemuseesmärkide saavutamisel tehtud edusammude üle. Kui eesmärke ei saavutata, peaks asjaomane liikmesriik või riiklik järelevalveasutus võtma olukorrale reageerimiseks enda määratletud asjakohaseid meetmeid.
- (47) Komisjon peaks jälgima aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkust ning hindama korrapäraselt tulemuseesmärkide saavutamist. Komisjon peaks esitama selle jälgimise tulemused iga aasta ühtse taeva komiteele.
- (48) Ilma et see piiraks turutingimustega seotud konfidentsiaalsusnõuete kohaldamist, tuleks käesoleva määruse kohaselt nõutav põhiteave ja lõpparuanded teha avalikult kättesaadavaks, et tagada piisav läbipaistvus ning võimaldada sidusrühmadega nõuetekohaselt konsulteerida.
- (49) Rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 tuleks tunnistada alates 1. jaanuarist 2020 kehtetuks, aga neid tuleks pärast seda kuupäeva jätkuvalt kohaldada selliste kohustuste suhtes, mis on seotud teise võrdlusperioodiga.
- (50) Käesolevat määrust tuleks kohaldada kolmanda võrdlusperioodi ja järgnevat võrdlusperioodide suhtes. Selleks et enne kolmanda võrdlusperioodi algust oleks võimalik võtta vastu kogu ELi hõlmavad eesmärgid ning koostada ja võtta vastu tulemuslikkuse kavad, tuleks käesolevat määrust kohaldada kohe alates selle jõustumise kuupäevast.
- (51) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas ühtse taeva komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I PEATÜKK

ÜLDSÄTTED

Artikkel 1

### Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesolevas määruses on kehtestatud meetmed aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi toimimise tagamiseks.

2. Seda määrust kohaldatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja võrgustiku funktsioonide täitmise suhtes üldises lennuliikluses Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) Euroopa piirkonnas, kus liikmesriigid vastutavad aeronavigatsiooniteenuste osutamise eest.

Käesolevat määrust kohaldatakse:

- a) määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 2 lõikes 5 osutatud aeronavigatsiooniteenuse osutajate suhtes;
- b) organi suhtes, mille komisjon on määranud täitma võrgustiku funktsioonide täitmiseks vajalikke ülesandeid (edaspidi „võrgustiku haldaja“) kooskõlas määruse (EÜ) nr 551/2004 artikli 6 lõikega 2 ja mis on määratud kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikliga 4.

Eesmärkide seadmisel ja kulutõhususalase tulemuslikkuse jälgimisel kohaldatakse käesolevat määrust ka selliste asutuste või üksuste suhtes, kes kannavad kasutustasudest kaetavaid rahastamiskõlblikke kulusid vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõike 2 punktile b ja käesoleva määruse artikli 22 lõikele 1.

3. Käesolevat määrust kohaldatakse selliste terminali aeronavigatsiooniteenuste suhtes, mida osutatakse liikmesriikide territooriumidel asuvates lennujaamades, kus tehakse instrumentaallennureeglite (IFR) järgi aastas vähemalt 80 000 lendu.

4. Liikmesriigid võivad otsustada kohaldada käesoleva määruse sätteid ka selliste terminali aeronavigatsiooniteenuste suhtes, mida osutatakse muudes nende territooriumil asuvates lennujaamades kui nendes, millele on osutatud lõikes 3.



5. Samuti võivad liikmesriigid otsustada kohaldada selle määruse sätteid:
  - a) selliste aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide suhtes, mida osutatakse ja täidetakse nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis muudes ICAO piirkondades kui ICAO Euroopa piirkond, ilma et see piiraks liikmesriikide õigusi ja kohustusi, mis tulenevad 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioonist (edaspidi „Chicago konventsioon“);
  - b) selliste aeronavigatsiooniteenuste osutajate suhtes, kellel on määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 7 lõike 5 kohane luba osutada aeronavigatsiooniteenuseid ilma sertifitseerimiseta.
6. Liikmesriigid teavitavad komisjoni viivitamata kõigist lõigete 4 ja 5 kohaselt tehtud otsusest.

Liikmesriigid tagavad, et nende otsuste kehtivusaeg vastavuses võrdlusperioodi pikkusega. Nad ei muuda ega tühistata neid otsused võrdlusperioodi jooksul.

7. Käesolevat määrust kohaldatakse artiklis 7 sätestatud kolmanda võrdlusperioodi ja sellele järgnevate võrdlusperioodide suhtes.

## Artikkel 2

### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „tegelik kulu“ – kalendriaastal tegelikult aeronavigatsiooniteenuste osutamisel tegelikult tekkinud kulud, mille kohta on koostatud kinnitatud raamatupidamisaruanne või sellise kinnitatud raamatupidamisaruande puudumise korral lõplik auditiaruanne;
- 2) „lennuliiklusteenindusüksus“ või „ATS-üksus“ – tsiviil- või sõjaline üksus, mis vastutab lennuliiklusteenuste osutamise eest asjaomases õhuruumis;
- 3) „lennujaama koordinaator“ – liikmesriigi määratud füüsiline või juriidiline isik, kes täidab koordineeritud lennujaamades koordineerimisülesandeid, mis on sätestatud nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 (\*) artiklis 4;
- 4) „lennujaama käitaja“ – juriidiline või füüsiline isik, kes haldab üht või mitut lennujaama;
- 5) „õhuruumi kasutaja“ – õhusõiduki käitaja lennu toimumise ajal või õhusõiduki omanik, kui käitaja isik ei ole teada, välja arvatud juhul, kui on võimalik tõendada, et lennu toimumise ajal oli käitajaks muu isik;
- 6) „õhuruumi kasutajate esindaja“ – juriidiline isik või üksus, kes esindab õhuruumi kasutajate ühe või mitme kategooria huve;
- 7) „piirkondlik juhtimiskeskus“ – üksus, kes osutab oma vastutusalasse kuuluvas piirkonnas kontrollitavatele lendudele lennuliiklusteenuseid;
- 8) „marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“ – õhuruumiosa, mis algab maapinnalt ning hõlmab ülemist õhuruumi ning kus osutatakse marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid ning mille suhtes on kehtestatud ühtne kulubaas ja ühtne ühikumäär;
- 9) „erakorraline sündmus“ – olukord, kus lennuliikluse korraldamise (ATM) suutlikkus on erakordselt väike, nii et lennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud hilinemiste arv on erakordselt suur lennuliikluse ettekatsetud piiramise tõttu, mis on tingitud käitamisalastest või tehnilistest muutustest, üliiraskete ilmastikuolude tõttu, suurte lennuruumiosade sulgemise tõttu looduslikel või poliitilistel põhjustel või töövaidluste tõttu, mistõttu peab võrgustiku haldaja kaasama Euroopa lennunduskriiside koordineerimiseüksuse (EACCC);
- 10) „IFR-lendude arv aastas“ – instrumentaallennureeglite kohaselt tehtavate startide ja maandumiste keskmine summa aastas, mis on arvatud tulemuslikkuse kava projekti artikli 12 kohasele esitamisele eelnenud kolme aasta andmete põhjal;
- 11) „prognoositud inflatsioonindeks“ – iga-aastane inflatsioonindeks, mis põhineb võrdlusperioodi algusele eelneval kolmandal aastal ning arvutatakse tulemuslikkuse kava koostamise ajal, kasutades värskeimat kättesaadavat inflatsiooniprognooosi tarbijahinnaindeksi keskmise protsendilise muutuse kohta, mille Rahvusvaheline Valuutafond on asjaomase liikmesriigi kohta avaldanud. Kui protsendiline muutus, mille Rahvusvaheline Valuutafond on asjaomase aasta kohta avaldanud, on negatiivne, kasutatakse väärtust null;

(\*) Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1).

- 12) „tegelik inflatsioonindeks“ – iga-aastane tegelik inflatsioonindeks, mis põhineb võrdlusperioodi algusele eelneval kolmandal aastal ning mille arvutamiseks kasutatakse tegelikku inflatsioonimäära Eurostati tarbijahindade harmoneeritud indeksi põhjal, mille komisjon on asjaomase riigi kohta avaldanud aasta  $n + 1$  aprillis. Kui protsendiline muutus, mille komisjon on asjaomase aasta kohta avaldanud, on negatiivne, kasutatakse väärtust null;
- 13) „suur investeering“ – sellise põhivara omandamine, arendamine, asendamine, uuendamine või rentimine, mille koguväärus vara kogu kasutusaja jooksul on reaalkaardis suurem kui viis miljonit eurot;
- 14) „riiklik asutus“ – reguleeriv või järelevalveasutus, mille üks või mitu liikmesriiki on riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil asutanud;
- 15) „uus ja olemasolev investeering“ – põhivara omandamine, arendamine, asendamine, uuendamine või rentimine, mille puhul selle investeeringuga seotud amortisatsioonikulud, kapitalikulud või rentimise korral käitamiskulud tekivad tulemuslikkuse kavaga hõlmatud võrdlusperioodil;
- 16) „võrdlusperiood“ – ajavahemik, mille jooksul kehtivad kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja millal neid kohaldatakse, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 3 punktis d ja käesoleva määruse artiklis 7;
- 17) „kontrollväärtus“ – marsruudi AFTM-hilinemise pikkus, mille võrgustiku haldaja arvutab iga liikmesriigi ja iga funktsionaalse õhuruumiosa kohta, tagamaks et täidetakse kogu ELi hõlmav marsruudi AFTM-hilinemise eesmärk;
- 18) „restruktureerimiskulud“ – suured ühekordsed kulud, mida aeronavigatsiooniteenuste osutajad kannavad restruktureerimise käigus, võttes kasutusele uusi tehnoloogialahendusi, protseduure ja ärimudeleid, et stimuleerida integreeritud teenuste pakkumist, samuti kulud, mida kantakse seoses töötajatele hüvitise maksimisega, lennujuhtimiskeskuste sulgemisega, tegevuse teise kohta üleviimisega ning varade mahakandmise või strateegilise osaluse omandamisega teistes aeronavigatsiooniteenuseid osutavates äriühingutes;
- 19) „lennuraja loata hõivamine“ – lennujaamas toimuv mis tahes vahejuhtum, mis on seotud õhusõiduki, liiklusvahendi või isiku loata viibimisega piiritletud ohutusallas, mis on ette nähtud õhusõidukite maandumiseks ja startimiseks;
- 20) „hajutusmiinimumi rikkumine“ – olukord, mille puhul ei säilitata ettenähtud hajutusmiinimumi õhusõidukite vahel;
- 21) „terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“ – liikmesriigi territooriumil asuv lennujaam või lennujaamade rühm, kus osutatakse terminali aeronavigatsiooniteenuseid ja mille suhtes on kehtestatud ühtne kulubaas ja ühtne ühikumäär.

## II PEATÜKK

### ÜLESANDED JA KOHUSTUSED

#### Artikkel 3

#### **Tulemuslikkuse hindamise asutuse abi**

Kui see on vajalik selliste komisjoni ülesannete täitmiseks, mis on seotud tulemuslikkuse kava üksikasjaliku toimimisega, võib komisjon taotleda tulemuslikkuse hindamise asutuselt abi seoses järgmisega:

- a) aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse seisukohast asjakohaste andmete kogumine, analüüsimine, kontrollimine ja levitamine;
- b) põhiliste tulemusvaldkondade valimine või kohandamine;
- c) põhiliste tulemusnäitajate ja jälgimiseks kasutatavate näitajate kindlaksmääramine;
- d) kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide vahemike kehtestamine ja kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide läbivaatamine;
- e) artikli 9 lõikes 4 osutatud lähteväärtuste, häiretasemete ja võrdlusrühmade kehtestamine;
- f) kavandatud riiklike tulemuseesmärkide või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil seatud tulemuseesmärkide (edaspidi „funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid“) ja kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide vastavuse hindamine kooskõlas artiklitega 14 ja 15 ning tulemuslikkuse kavade projektide läbivaatamine kooskõlas artikli 14 lõikega 1 ja artikli 15 lõikega 1;
- g) tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse kontrollimine kooskõlas artikliga 13;

- h) käesoleva määruse artikli 10 lõike 5 kohase võrgustiku tulemuslikkuse kava projekti kontrollimine kooskõlas artikliga 19;
- i) korrigeeritud tulemuseesmärkide ja liikmesriikide vastuvõetud parandusmeetmete hindamine kooskõlas artikli 15 lõikega 5;
- j) aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse, sh investeeringute ja kapitalikulude jälgimine liidu, riigi ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil;
- k) võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse jälgimine kooskõlas artikli 37 lõikega 2;
- l) riiklikelt järelevalveasutustelt seoses tulemuslikkuse kavadega saadud teabe hindamine kooskõlas artikli 37 lõikega 3, et jälgida Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku tulemuslikkust;
- m) tulemuseesmärkide saavutamise hindamine võrdlusperioodi jooksul;
- n) hoolduse ja toe pakkumine sidusrühmadega konsulteerimise ajakava koordineerimisel seoses tulemuslikkuse kavade ja konsulteerimisnõuetega, nagu on osutatud artikli 24 lõigetes 2 j 3 ning artiklis 30.

#### Artikkel 4

#### Teabe esitamine ja järelevalve hõlbustamine aeronavigatsiooniteenuse osutajate poolt

1. Kui see on vajalik riiklike järelevalveasutuste selliste ülesannete täitmiseks, mis on seotud tulemuslikkuse kava üksikasjaliku toimimisega, esitavad aeronavigatsiooniteenuse osutajad neile asutustele taotluse korral ja viivitamata järgmise teabe:
  - a) teave kohalike tingimuste kohta, mis riiklike tulemuseesmärkide ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi eesmärkide kehtestamise seisukohast olulised;
  - b) andmed aeronavigatsioonitasudega seotud omakapitali tootluse kindlakstegemiseks;
  - c) teave kavandatud investeeringute kohta viiel aastal pärast taotluse kuupäeva, kirjeldades uute ja olemasolevate investeeringutega seotud kavandatud kulude profiili võrdlusperioodil ja pärast seda ning näidates, kuidas suurte investeeringutega parandatakse igas põhilises tulemusvaldkonnas tulemuslikkust;
  - d) äriplaan, nagu on osutatud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 III lisa punktis ATM/ANS.OR.D.005; <sup>(10)</sup>
  - e) artikli 28 lõike 3 kohaldamiseks vajalik teave;
  - f) andmed kulubaaside kohta ning teave marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste vahelise kulujaotuse kohta ning andmed tulundustegevusest saadud tulu ja saadud avaliku sektori vahendite kohta.
2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad soodustavad tegevust, mis on vajalik artikli 37 lõikes 1 osutatud järelevalve jaoks, mida teevad pädevad riiklikud järelevalveasutused või midagi tehakse nende nimel kooskõlas asjaomase asutuse liikmesriigi õigusega, eelkõige esitades taotluse korral asjakohaseid dokumente, andmeid, teavet ja suulisi selgitusi ning kui see on selle liikmesriigi õigusega lubatud, siis andes kooskõlas liikmesriigi õigusega juurdepääsu asjaomastele ruumidele, territooriumidele ja sõidukitele.

#### Artikkel 5

#### Võrgustiku haldaja abi

Võrgustiku haldaja täidab järgmisi tulemuslikkuse kava üksikasjaliku toimimisega seotud ülesandeid:

- a) toetab komisjoni, esitades asjakohaseid andmeid kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide seadmiseks enne võrdlusperioodi ning nende eesmärkide täitmise jälgimiseks võrdlusperioodi jooksul, sealhulgas juhtides komisjoni tähelepanu põhjendamatult viivitusega mis tahes juhtudele, kui tulemuseesmärke ei täideta või kui on oht, et neid ei täideta, või kui tegevuse tulemuslikkus oluliselt ja püsivalt väheneb;

<sup>(10)</sup> Komisjoni 1. märtsi 2017. aasta rakendusmäärus (EL) 2017/373, millega sätestatakse lennuliikluse korraldamise teenuste ja aeronavigatsiooniteenuste osutajate ning muude lennuliikluse korraldamise võrgustiku funktsioonide suhtes ja kõigi nende järelevalve suhtes kohaldatavad ühisenõuded ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 482/2008, rakendusmäärused (EL) nr 1034/2011, (EL) nr 1035/2011 ja (EL) 2016/1377 ning muudetakse määrust (EL) nr 677/2011 (ELT L 62, 8.3.2017, lk 1).

- b) toetab komisjoni taotluse korral riiklikke järelevalveasutusi, esitades asjakohaseid andmeid tulemuslikkuse kavade koostamiseks ning teavitades asjaomast riiklikku järelevalveasutust põhjendamatu viivitusega mis tahes juhtudest, kui riiklikke tulemuseesmärke või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärke ei täideta või kui on oht, et neid ei täideta, või kui tegevuse tulemuslikkus oluliselt ja püsivalt väheneb;
- c) toetab aeronavigatsiooniteenuse osutajaid riiklike tulemuseesmärke või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärke saavutamisel, eelkõige koostades rakendusmääruse (EL) 2019/123 artiklis 9 osutatud võrgustiku operatiivkava ja rakendades seda.

#### Artikkel 6

### Tegevuse koordineerimine Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga

Kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikliga 13a ning määruse (EL) 2018/1139 artikli 75 lõike 2 punktiga h ja artikli 93 punktiga b kooskõlastavad komisjon ja liikmesriigid oma tegevust Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga, tagamaks et:

- a) käsitletakse nõuetekohaselt kõiki ohutusaspekte, sealhulgas põhiliste tulemusnäitajate ning kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärke kehtestamist, läbivaatamist ja rakendamist põhilises ohutusega seotud tulemusvaldkonnas;
- b) põhilised tulemusnäitajad ja tulemuseesmärgid põhilises ohutusega seotud tulemusvaldkonnas on kooskõlas määruse (EL) 2018/1139 artiklis 6 osutatud Euroopa lennundusohutuskavaga.

#### III PEATÜKK

### TULEMUSEESMÄRKIDE SEADMINE

#### Artikkel 7

### Võrdlusperioodide pikkus

1. Kolmas võrdlusperiood hõlmab kalendriaastaid 2020–2024 (kaasa arvatud).
2. Järgmiste võrdlusperioodide pikkus on viis kalendriaastat.
3. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud võrdlusperioodide pikkused ei piira artikli 10 lõike 6 kohaldamist.

#### Artikkel 8

### Põhilised tulemusnäitajad ja jälgimiseks kasutatavad näitajad

1. Liidu tasandi põhilised tulemusnäitajad ja näitajad, mida kasutatakse aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse jälgimiseks, on iga põhilise tulemusvaldkonna kohta sätestatud I lisa 1. jaos.
2. Riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi põhilised tulemusnäitajad ja näitajad, mida kasutatakse aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkuse jälgimiseks, on iga põhilise tulemusvaldkonna kohta sätestatud I lisa 2. jaos.
3. Põhilised tulemusnäitajad ja näitajad, mida kasutatakse võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse jälgimiseks, on sätestatud I lisa 3. jaos.
4. Liikmesriigid võivad kehtestada muid põhilisi tulemusnäitajaid ja jälgimiseks kasutatavaid näitajaid lisaks lõikes 2 kehtestatud, eelõige seoses tsiviil-sõjaliste või meteoroloogiliste aspektidega.

#### Artikkel 9

### Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid

1. Hiljemalt 19 kuud enne võrdlusperioodi algust esitavad riiklikud järelevalveasutused komisjonile kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärke seadmise jaoks tulevase võrdlusperioodi kohta esialgsed kuluandmed ja artikli 10 lõike 2 punktis f osutatud teabe lennuliiklusprognoside kohta.
2. Hiljemalt 15 kuud enne võrdlusperioodi algust avaldab komisjon kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärke soovituslikud sihtvahemikud, mis hõlmavad aastaseid miinimum- ja maksimumväärtusi, mille vahele komisjoni kavandavad kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid jäävad.

Komisjon konsulteerib nende soovituslike sihtvahemike asjus määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 10 lõikes 3 osutatud sidusrühmadega ning muude asjakohaste isikute ja organisatsioonidega ning ohutusaspektidega seoses Euroopa Liidu Lennundusohutusametiga.

3. Hiljemalt 7 kuud enne võrdlusperioodi algust võtab komisjon määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 3 punkti a kohaselt käesoleva määruse artikli 8 lõikes 1 osutatud põhiliste tulemusnäitajate alusel vastu kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid.

Selleks teeb komisjon järgmist:

- a) võtab arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse, võrgustiku haldaja ja riiklike järelevalveasutuste asjakohaseid andmeid;
- b) kasutab marsruudi lennuliiklusprognose, mis on väljendatud IFR-lendudena ja teenuseühikutes ning mis põhinevad kõige viimasel saadaoleval Eurocontrol'i statistika ja prognooside talituse (STATFOR) lähteprognoosil;
- c) põhjendab kõiki kogu ELi hõlmavaid tulemuseesmäärke, kirjeldades nende eesmärkide seadmisel kasutatud eeldusi ja põhjendusi, sealhulgas seda, kuidas kasutati käesoleva lõike punktis a osutatud andmeid, lõikes 2 osutatud konsultatsiooni tulemusi ja muid asjakohaseid faktilisi andmeid.

4. Koos kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide vastuvõtmisega kehtestab komisjon järgmise:

- a) kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud kulude lähteväärtus ja kogu ELi hõlmav kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtus, et seada I lisa 1. jao punktis 4.1 osutatud põhilise tulemusnäitaja alusel eesmärgid kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas. Need lähteväärtused tuleb arvutada võrdlusperioodi algusele eelneva aasta kohta.

Kindlaksmääratud kulude lähteväärtus kehtestamiseks kasutatakse eelneva võrdlusperioodi kohta kättesaadavaid tegelikke kulusid ning seda kohandatakse, et võtta arvesse kõige viimaseid kuluprognose, liikluse muutumist ja selle seost kuludega.

Kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tuletatakse kindlaksmääratud kulude lähteväärtuse jagamisel võrdlusperioodi algusele eelneva aasta lennuliiklusprognoosiga, mis on väljendatud teenuseühikutes;

- b) häiretasemed, mille ületamise korral võivad liikmesriigid taotleda tulemuslikkuse kavades esitatud tulemuseesmärkide korrigeerimist vastavalt artikli 18 lõike 1 punkti a alapunktile i. Need häiretasemed põhinevad järgmistel parameetritel:
  - i) tegeliku liikluse erinevus lennuliiklusprognoosist asjaomasel kalendriaastal, väljendatuna IFR-lendude protsendina;
  - ii) tegeliku liikluse erinevus lennuliiklusprognoosist asjaomasel kalendriaastal, väljendatuna teenuseühikute protsendina;
  - iii) kontrollväärtuste muutumine võrgustiku operatiivkava hooajalise ajakohastamise tõttu rakendusmääruse (EL) 2019/123 vastavalt artikli 9 lõike 4 punktile a ja artikli 9 lõikele 8 võrreldes tulemuslikkuse kava koostamise ajal saadaoleva kõige viimases võrgustiku operatiivkava versioonis esitatud kontrollväärtustega. Seda muutumist väljendatakse protsentides või marsruudi ATFM-hilinemise pikkusena minutites, sõltuvalt kontrollväärtuste suurusest.
- c) aeronavigatsiooniteenuse osutajate võrdlusrühmad, millel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond, et hinnata tulemuseesmäärke põhilises kulutõhususega seotud tulemusvaldkonnas.

#### Artikkel 10

#### Tulemuslikkuse kavad

1. Riiklikud järelevalveasutused koostavad riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil tulemuslikkuse kavad.
2. Need tulemuslikkuse kavad tuleb koostada vastavalt II lisas esitatud vormile ja need peavad hõlmama järgmist:
  - a) siduvad riiklikud tulemuseesmärgid või siduvad funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid, mis on seatud artikli 8 lõikes 2 osutatud põhiliste tulemusnäitajate põhjal, sealhulgas iga tasude sissenõudmise piirkonna kindlaksmääratud kulude lähteväärtus ja kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtus, et seada eesmärgid põhilises kulutõhususega seotud tulemusvaldkonnas. Need lähteväärtused tuleb arvutada võrdlusperioodi algusele eelneva aasta kohta.

Kindlaksmääratud kulude lähteväärtuse kehtestamiseks kasutatakse eelneva võrdlusperioodi kohta kättesaadavaid tegelikke kulusid ning seda kohandatakse, et võtta arvesse liikluse muutumist ja selle seost kuludega.

Kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtus tuletatakse kindlaksmääratud kulude lähteväärtuse jagamisel võrdlusperioodi algusele eelneva aasta lennuliiklusprognosiga, mis on väljendatud kõige viimastes kättesaadavates teenuseühikutes;

- b) marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste kulud, mis on kindlaks määratud vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõikele 2 ja käesolevale määrusele;
- c) artikli 11 kohaselt kehtestatud stimuleerimiskavad, sealhulgas stimuleerimiskavade parameetrid, artikli 11 lõikes 3 osutatud võrdlusväärtuste muutmismehhanism (kui see on asjakohane), ning meetmed nende stimuleerimiskavade eesmärkide saavutamiseks;
- d) tulemuseesmärkide saavutamiseks ettenähtud põhimeetmete kirjeldus;
- e) kinnitus, et kava on kooskõlas käesoleva määruse artikli 1 kohase kohaldamisalaga ja määruse (EÜ) nr 549/2004 artikliga 7;
- f) marsruudi lennuliiklusprognosid, mis on väljendatud IFR-lendudena ja teenuseühikutes ning mis põhinevad Eurocontrol'i statistika ja prognooside talituse lähteprognosil;
- g) terminali lennuliiklusprognosid, mis on väljendatud IFR-lendudena ja teenuseühikutes ning mis põhinevad Eurocontrol'i statistika ja prognooside talituse lähteprognosil;
- h) selliste algatuste kirjeldus, millega toetatakse piiriülest kooskõlastamist ja selliste piiriüleste teenuste osutamist, millega parandatakse tegevuse tulemuslikkust või kulutõhusust või mõlemat;
- i) järgmine teave:
  - i) suured investeeringud;
  - ii) õhuruumi olulist muutmist või lennuliikluse korraldamise süsteemi parandamist käsitlevad muutuste haldamise kavad, mille eesmärk on minimeerida mis tahes kahjulik mõju võrgustiku tulemuslikkusele.

Seoses punktidega f ja g võivad riiklikud järelevalveasutused otsustada kasutada muid marsruudi ja terminali lennuliiklusprognose kui neid, mis põhinevad Eurocontrol'i statistika ja prognooside talituse lähteprognosil. Sel juhul konsulteerivad nad asjaomaste õhuruumi kasutajate esindajatega ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega ning esitavad tulemuslikkuse kavades kasutatavate muude prognooside põhjused. Eurocontrol'i STATFORi lähteprognosist erinevad prognoosid peavad olema seotud kohalike teguritega, mida kõnealusel lähteprognosis piisavalt ei käsitleta. Kõigi põhiliste tulemusvaldkondade puhul kasutatakse samu prognoose.

3. Tulemuslikkuse kavad võivad sisaldada täiendavaid tulemuseesmärke, mis on seatud artikli 8 lõikes 4 osutatud põhiliste tulemusnäitajate põhjal. Need eesmärgid peavad toetama artikli 9 lõikes 3 ja käesoleva artikli lõike 2 punktis a osutatud tulemuseesmärkide saavutamist.

4. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 10 lõikega 1 ja artikli 11 lõike 3 punktiga b peavad riiklikud järelevalveasutused konsulteerima tulemuslikkuse kavade projektide, sealhulgas neis sisalduvate tulemuseesmärkide ja stimuleerimiskavade asjus aeronavigatsiooniteenuse osutajatega ja õhuruumi kasutajate esindajatega ning kui see on asjakohane, siis lennujaamade käitajate ja koordinaatoritega.

5. Võrgustiku haldaja koostab võrgustiku tulemuslikkuse kava. Võrgustiku tulemuslikkuse kava tuleb koostada vastavalt III lisas esitatud vormile ja see peab hõlmama järgmist:

- a) lisaväärtus, mida võrgustiku haldaja pakub, toetades liikmesriikide, funktsionaalsete õhuruumiosade, aeronavigatsiooniteenuse osutajate ning õhuruumi tsiviil- ja sõjaliste kasutajate tegevust läbilaskevõime- ja keskkonaeesmärkide saavutamiseks, ning võrgustiku funktsioonide osa kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide saavutamisel;
- b) võrgustiku haldaja ja võrgustiku iga funktsiooni tulemuseesmärgid ning meetmed nende eesmärkide saavutamiseks.

6. Kui komisjon on kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid läbi vaadanud, nagu on sätestatud määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 3 punktis c, vaatavad liikmesriigid oma tulemuslikkuse kavad läbi ja lisavad kooskõlas käesoleva määrusega neisse korrigeeritud tulemuseesmärgid.

## Artikkel 11

**Stimuleerimiskavad**

1. Liikmesriikide vastuvõetud tulemuslikkuse kavades esitatud stimuleerimiskavad:
  - a) sisaldavad rahalisi stiimuleid põhiliste kulutõhususe ja läbilaskevõimega seotud tulemusvaldkondade tulemuseesmärkide tõhusaks ja proportsionaalseks saavutamiseks;
  - b) kehtivad kogu tulemuslikkuse kavaga hõlmatud ajavahemikul;
  - c) on mittediskrimineerivad ja läbipaistvad;
  - d) kehtivad marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste suhtes.
2. Stimuleerimiskavasid, mis puudutavad tulemuseesmarke põhilises kulutõhususega seotud tulemusvaldkonnas, reguleeritakse artiklitega 27 ja 28.
3. Stimuleerimiskavad, mis puudutavad tulemuseesmarke põhilises läbilaskevõimega seotud tulemusvaldkonnas, peavad lisaks lõikes 1 sätestatud põhimõtetele vastama järgmistele põhimõtetele:
  - a) need on proportsionaalsed ATFM-hilinemiste arvuga ning hõlmavad rahalist eelist ja rahalist kahju, millel on oluline mõju ohus olevale tulule;
  - b) need kehtestatakse nii, et maksimaalne rahaline kahju on vähemalt võrdne maksimaalse rahalise eeliseiga.

Riiklik järelevalveasutus määrab lõpliku rahalise eelise ja rahalise kahju arvutamiseks kindlaks XIII lisa punktide 2.1 ja 2.2 alapunkti a kolmandas lõigus ja kõnealuse lisa punktide 2.1 ja 2.2 alapunkti b teises lõigus osutatud maksimaalsed kindlaksmääratud protsendimäärad sõltuvalt asjaomaste õhuruumikasutajate esindajate ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega peetud konsultatsiooni tulemustest.

Rahalise eelise arvutamiseks ei tohi XIII lisa punktide 2.1 alapunkti a teises lõigus ja punkti 2.2 alapunkti a teises lõigus osutatud maksimaalsed kindlaksmääratud protsendimäärad ületada 2 %;

- c) rahalise eelise ja kahju arvutamiseks kasutatakse võrdlusväärtusi.

Riiklikud järelevalveasutused otsustavad enne võrdlusperioodi algust, kas need võrdlusväärtused põhinevad:

- i) riigi tasandi tulemuseesmärkidel jaotatuna aeronavigatsiooniteenuse iga üksiku osutaja kaupa või
- ii) riigi tasandi muudetud tulemuseesmärkidel, mis on jaotatud aeronavigatsiooniteenuse osutajate kaupa ja mille riiklik järelevalveasutus kehtestab iga aasta järgmiseks aastaks kooskõlas XIII lisa punktiga 1 ning pärast asjaomaste õhuruumi kasutajate esindajate ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega konsulteerimist. Muutmismehhanism tuleb tulemuslikkuse kavas kindlaks määrata, seda kohaldatakse võrdlusperioodi igal aastal ja võrdlusperioodil seda ei muudeta.

Riiklik järelevalveasutus teavitab komisjoni võrdlusväärtustest iga aasta;

- d) riikliku järelevalveasutuse kehtestatud võrdlusväärtusele peavad eelnema ja järgnema sümmeetrilised vahemikud, mille suhtes konsulteeritakse asjaomaste õhuruumi kasutajate esindajate ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega, et tagada, et ATFM-hilinemise väikeste muutustega ei kaasne rahalist eelist ega kahju;
- e) kui tegelik keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on väiksem kui aastaks  $n$  kehtestatud võrdlusväärtus ning jääb punktis d osutatud vahemikust väljapoole, kaasneb sellega kooskõlas XIII lisa punktiga 2 rahaline eelisühikumäära tõstmise tõttu aastal  $n + 2$ ;
- f) kui tegelik keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on suurem kui aastaks  $n$  kehtestatud võrdlusväärtus ning jääb punktis d osutatud vahemikust väljapoole, kaasneb sellega kooskõlas XIII lisa punktiga 2 rahaline kahjuühikumäära langetamise tõttu aastal  $n + 2$ ;

- g) marsruudi eesmärkide puhul põhilises läbilaskevõimega seotud tulemusvaldkonnas ja kui tulemuslikkuse kava on kehtestatud funktsionaalse õhuruumiosa tasandil, kohaldatakse lisaks punktides a–f osutatud põhimõtetele järgmisi sätteid:
- i) asjaomased riiklikud järelevalveasutused jaotavad I lisa 2. jao punkti 3.1 alapunktis a osutatud funktsionaalse õhuruumiosa tulemuseesmärgi osadeks kõikide aeronavigatsiooniteenuse osutajate vahel, et kehtestada riigi tasandi stiimulid. Saadud väärtustel põhinevad punktis c osutatud võrdlusväärtused;
  - ii) asjaomased riiklikud järelevalveasutused kohaldavad sama stimuleerimiskava ühetaoliselt kõigi asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate suhtes;
  - iii) peale punktis i osutatud kõikide üksikute aeronavigatsiooniteenuse osutajate tasandi võrdlusväärtuste kasutatakse ka funktsionaalse õhuruumiosa võrdlusväärtusi ning need põhinevad:
    - funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi tulemuseesmärkidel või
    - XIII lisa punkti 1 kohastel funktsionaalse õhuruumiosa tasandi muudetud tulemuseesmärkidel, mille asjus konsulteeritakse asjaomaste õhuruumi kasutajate esindajatega ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega;
  - iv) erandina punktist c otsustavad kõik asjaomased riiklikud järelevalveasutused ühiselt, kas üksikute aeronavigatsiooniteenuse osutajate või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi võrdlusväärtusi muudetakse või mitte. Seda otsust kohaldatakse ühetaoliselt kõigi aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja funktsionaalse õhuruumiosa tasandi võrdlusväärtuste suhtes kogu võrdlusperioodi jooksul;
  - v) kui riigi ja funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuseesmärgi muudetakse, kohaldatakse tulemuseesmärkide suhtes riigi ja funktsionaalse õhuruumiosa tasandil sama muutmismehhanismi;
  - vi) kui marsruudi ATFM-hilinemine lennu kohta on funktsionaalse õhuruumiosa tasandil aastal n kokku suurem kui aastaks n kehtestatud võrdlusväärtus, millele on osutatud punktis iii, ja jääb väljapoole vahemikust, millele on osutatud lõike 3 punktis d, ei kohaldata lõike 3 punkti e ning lõike 3 punkti f kohaldatakse üksnes nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate suhtes, kelle tegelik ATFM-hilinemine lennu kohta on suurem kui aastaks n kehtestatud võrdlusväärtus ja kes on ületanud punktis d osutatud vahemikku;
  - vii) kui marsruudi ATFM-hilinemine lennu kohta on funktsionaalse õhuruumiosa tasandil aastal n kokku väiksem kui aastaks n kehtestatud võrdlusväärtus, millele on osutatud punktis iii, ja jääb väljapoole vahemikust, millele on osutatud lõike 3 punktis d, ei kohaldata lõike 3 punkti f ning lõike 3 punkti e kohaldatakse üksnes nende aeronavigatsiooniteenuse osutajate suhtes, kelle tegelik ATFM-hilinemine lennu kohta on väiksem kui aastaks n kehtestatud võrdlusväärtus ja kes on ületanud punktis d osutatud vahemikku.

4. Liikmesriikide vastuvõetud tulemuslikkuse kavades sisalduvates stimuleerimiskavades võivad olla kehtestatud rahalised stiimulid tulemuseesmärkide saavutamiseks keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas või artikli 10 lõikes 3 osutatud täiendavate tulemuseesmärkide saavutamiseks kooskõlas lõike 1 punktidega b ja c, eeldusel et need stiimulid on tulemuslikud ja proportsionaalsed. Neid stimuleerimiskavu tuleks kohaldada lisaks lõigetes 2 ja 3 osutatud stimuleerimiskavadele ja neist sõltumatult. Neist stimuleerimiskavadest tuleneva rahalise eelise või rahalise kahju summa ei tohi ületada vastavalt 2 % ja 4 % aasta n kindlaksmääratud kuludest.

#### IV PEATÜKK

### TULEMUSLIKKUSE KAVADE VASTUVÕTMINE, HINDAMINE JA KORRIGEERIMINE

#### Artikkel 12

#### **Tulemuslikkuse kavade projektide vastuvõtmine ja esitamine**

Iga liikmesriik võtab vastu tulemuslikkuse kava projekti, mille on riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil koostanud asjaomane riiklik järelevalveasutus või asjaomased riiklikud järelevalveasutused, ning esitab selle komisjonile hiljemalt kolm kuud enne selle võrdlusperioodi algust, mida kava projektis käsitletakse. Kui tulemuslikkuse kava projekt on koostatud funktsionaalse õhuruumiosa tasandil ja kõik asjaomased liikmesriigid on selle kava vastu võtnud, esitatakse see komisjonile.



*Artikkel 13***Tulemuslikkuse kavade projektide täielikkuse kontrollimine**

1. Komisjon kontrollib, kas tulemuslikkuse kavade projektid, mille liikmesriigid on kooskõlas artikliga 12 esitanud, sisaldavad kõiki elemente, mida on vaja, et hinnata artikli 10 lõigetes 2 ja 4 ning kui see on asjakohane, siis artikli 10 lõigetes 3 ja 5 loetletud nõuete järgimist.

2. Kui komisjon leiab pärast lõikes 1 osutatud kontrolli tegemist, et üks või mitu elementi on puudu, palub ta ühe kuu jooksul alates tulemuslikkuse kava projekti kättesaamise kuupäevast asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel esitada uuendatud tulemuslikkuse kava, mis sisaldab puuduvat elementi või elemente.

Sel juhul tuleb asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel esitada uuendatud tulemuslikkuse kava projekt komisjonile põhjendamatu viivitusega ning igal juhul kolme nädala jooksul alates komisjoni taotluse kuupäevast.

3. Komisjon alustab artikli 14 kohast tulemuslikkuse kava projekti hindamist, kui ta on lõikes 1 osutatud kontrolli tegemisel leidnud, et tulemuslikkuse kava projekt sisaldab kõiki nõutud elemente, või asjakohasel juhul pärast seda, kui ta on saanud kätte lõikes 2 osutatud uuendatud tulemuslikkuse kava projekti.

*Artikkel 14***Tulemuslikkuse kavade projektide ja tulemuseesmärkide hindamine ja korrigeerimine**

1. Komisjon hindab tulemuslikkuse kavades esitatud riiklike tulemuseesmärkide või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, lähtudes IV lisa punktis 1 kehtestatud kriteeriumidest ja võttes arvesse kohalikke olusid. Komisjon võib hinnangut täiendada, vaadates tulemuslikkuse kavade projektides läbi IV lisa punktis 2 kirjeldatud elemendid.

2. Kui komisjon leiab lõikes 1 osutatud hindamise põhjal, et tulemuslikkuse kava projektis esitatud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võtab komisjon viie kuu jooksul alates tulemuslikkuse kava projekti või asjakohasel juhul artikli 13 lõikes 2 osutatud uuendatud tulemuslikkuse kava projekti kättesaamisest vastu otsuse, teavitades sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike.

3. Kui komisjon leiab lõikes 1 osutatud hindamise põhjal, et üks või mitu tulemuslikkuse kava projektis esitatud tulemuseesmärki ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võtab komisjon viie kuu jooksul alates tulemuslikkuse kava projekti või asjakohasel juhul artikli 13 lõikes 2 osutatud uuendatud tulemuslikkuse kava projekti kättesaamisest vastu otsuse, esitades määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 3 punktis c osutatud soovitusid.

Sel juhul tuleb asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel kolme kuu jooksul alates komisjoni otsuse vastuvõtmisest tulemuseesmarke korrigeerida ja võtta asjakohaseid meetmeid, et tulemuslikkuse kava projekti vastavalt korrigeerida, võttes arvesse komisjoni soovitusi, ning esitada korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekt komisjonile.

*Artikkel 15***Korrigeeritud tulemuslikkuse kavade projektide ja tulemuseesmärkide hindamine ning parandusmeetmete vastuvõtmine**

1. Kui komisjon on artikli 14 lõike 3 kohaselt esitatud korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti kätte saanud, hindab ta kõnealust korrigeeritud kava ja selles esitatud korrigeeritud tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, lähtudes IV lisa punktis 1 kehtestatud kriteeriumidest ja võttes arvesse kohalikke olusid. Komisjon võib hinnangut täiendada, vaadates tulemuslikkuse kavade projektides läbi IV lisa punktis 2 kirjeldatud elemendid.

2. Kui komisjon leiab lõikes 1 osutatud hindamise põhjal, et korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis esitatud korrigeeritud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võtab komisjon viie kuu jooksul alates korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti kättesaamisest vastu otsuse, teavitades sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike.

3. Kui komisjon leiab lõikes 1 osutatud hindamise põhjal, et on kaheldav, kas korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis esitatud korrigeeritud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, algatab komisjon viie kuu jooksul alates korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti kättesaamisest nende tulemuseesmärkide ja asjakohaste kohalike olude põhjaliku uurimise, küsides riiklikelt järelevalveasutustelt vajaduse korral lisateavet, ning teavitab sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike.

4. Kui komisjon leiab pärast lõikes 3 osutatud põhjalikku uurimist, et korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis esitatud korrigeeritud tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võtab komisjon viie kuu jooksul alates põhjaliku uurimise algatamisest vastu otsuse, teavitades sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike.

5. Kui komisjon leiab pärast lõikes 3 osutatud põhjalikku uurimist, et korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis esitatud korrigeeritud tulemuseesmärgid ei ole kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega, võtab komisjon viie kuu jooksul alates põhjaliku uurimise algatamisest vastu määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõike 3 punkti c kolmanda lõigu kohase otsuse, kehtestades parandusmeetmed, mida asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel tuleb võtta.

6. Kui komisjon on võtnud vastu lõikes 5 osutatud otsuse, tuleb asjaomasel liikmesriigil või asjaomastel liikmesriikidel edastada kolme kuu jooksul alates selle otsuse vastuvõtmisest komisjonile teave nende meetmete kohta, mida ta või nad on selle otsuse kohaselt võtnud, ning teave, mis tõendab, et need meetmed on otsusega kooskõlas.

7. Teabe põhjal, mis on komisjonile lõike 6 kohaselt esitatud, hindab komisjon määruse (EÜ) nr 549/2004 ja käesoleva määruse nõuete kohaselt, kas asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide võetud meetmed on piisavad, et tagada lõikes 5 osutatud otsuse täitmine.

Kui komisjon leiab, et need meetmed on piisavad, et tagada lõikes 5 osutatud otsuse täitmine, teavitab ta sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike.

Kui komisjon leiab, et need meetmed ei ole piisavad, et tagada lõikes 5 osutatud otsuse täitmine, teavitab ta sellest asjaomast liikmesriiki või asjaomaseid liikmesriike ning võtab vajaduse korral meetmeid, et reageerida otsuse täitmata jätmisele, sealhulgas meetmeid, mis on sätestatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 258.

#### Artikkel 16

### Tulemuslikkuse kavade vastuvõtmine

Iga liikmesriik võtab vastu ja avaldab oma tulemuslikkuse kava järgmistel asjaoludel, olenevalt sellest, mis on asjakohane:

- a) pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu artikli 14 lõike 2, artikli 15 lõike 2 või artikli 15 lõike 4 kohase otsuse;
- b) pärast seda, kui komisjon on võtnud vastu artikli 15 lõike 7 teise lõigu kohase otsuse;
- c) pärast seda, kui komisjon on võtnud asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide taotluse alusel vastu otsuse korrigeerida võrdlusperioodil artikli 18 lõike 1 kohaselt tulemuseesmäärke, eeldusel et asjaomane liikmesriik kohandab tulemuslikkuse kava vastavalt korrigeeritud tulemuseesmärkidele.

#### Artikkel 17

### Pärast võrdlusperioodi algust vastuvõetud tulemuseesmärgid või parandusmeetmed

1. Kui artiklites 14 ja 15 osutatud menetluste lõpuleviimisele kuluva aja tõttu pole liikmesriikidel olnud võimalik tulemuslikkuse kavasad enne võrdlusperioodi algust artikli 16 kohaselt vastu võtta, kohaldatakse kuni kavade vastuvõtmiseni ajutiselt tulemuslikkuse kavade projektide uusimates versioonides esitatud tulemuseesmäärke.

2. Lõikes 1 osutatud olukorras kohaldatakse tulemuslikkuse kavade vastuvõtmisel kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmäärke tagasiulatuvalt, kohandades ühikumäärasid kooskõlas artikli 29 lõikega 5.

*Artikkel 18***Tulemuseesmärkide korrigeerimine võrdlusperioodi jooksul**

1. Liikmesriigid võivad võrdlusperioodil korrigeerida üht või mitut tulemuslikkuse kavades esitatud eesmärki ja võtta vastu tulemuslikkuse kavad, mida on vastavalt parandatud, üksnes juhul, kui täidetud on mõlemad järgmised tingimused:
  - a) asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid leiavad, et kavandatud muudatus on vajalik ja proportsionaalne, arvestades ühe või mitme järgmise olukorra esinemist:
    - i) ületatakse vähemalt üht artikli 9 lõike 4 punktis b osutatud häiretasemetest ning asjaomane riiklik järelevalveasutus või asjaomased riiklikud järelevalveasutused on olukorda hinnanud ja näidanud, et häiretaseme(te) ületamise mõju pole võimalik piisavalt leevendada ilma tulemuseesmärke korrigeerimata;
    - ii) esialgsed andmed, prognoosid ja põhjendused (sealhulgas investeeringute kohta), millest asjaomaste tulemuseesmärkide seadmisel lähtuti, on muutunud olulisel määral ja püsivalt ebatäpseks asjaolude tõttu, mida polnud tulemuslikkuse kava vastuvõtmise ajal võimalik ette näha, ning asjaomane riiklik järelevalveasutus või asjaomased riiklikud järelevalveasutused on olukorda hinnanud ja näidanud, et tulenevat mõju pole võimalik piisavalt leevendada ilma tulemuseesmärke korrigeerimata;
  - b) komisjon on asjaomase liikmesriigi või asjaomaste liikmesriikide põhjendatud taotluse alusel otsustanud, et:
    - i) ta nõustub, et kavandatud korrigeerimine on vajalik ja proportsionaalne, arvestades ühe või mitme punktis a osutatud olukorra esinemist;
    - ii) kavandatud korrigeeritud tulemuseesmärgid on IV lisa punktis 1 kehtestatud kriteeriumide põhjal kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.

Komisjon võtab punktis b osutatud otsuse vastu seitsme kuu jooksul alates sellest, kui asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid on esitanud täieliku taotluse.

2. Selle artikli kohaldamisel vastu võetud tulemuseesmärkide muudatusi ei kohaldata tagasiulatuvalt.

*Artikkel 19***Võrgustiku tulemuslikkuse kava heakskiitmine**

1. Võrgustiku haldaja esitab tulemuslikkuse kava projekti komisjonile hiljemalt kolm kuud enne võrdlusperioodi algust pärast seda, kui võrgustiku haldusnõukogu on selle kinnitanud, nagu on osutatud rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 18 lõike 1 punktis o.
  2. Komisjon hindab, kas võrgustiku tulemuslikkuse kava projekt vastab V lisa sätestatud kriteeriumidele.
- Komisjon võib nõuda võrgustiku haldajalt võrgustiku tulemuslikkuse kava projekti korrigeeritud versiooni esitamist, kui see on vajalik V lisa sätestatud kriteeriumide täitmise tagamiseks.
3. Kui komisjon leiab, et võrgustiku tulemuslikkuse kava projekt vastab V lisa sätestatud kriteeriumidele, võtab ta võrgustiku tulemuslikkuse kava vastu.

4. Kui komisjon on võrgustiku tulemuslikkuse kava lõike 3 kohaselt vastu võtnud, avaldab võrgustiku haldaja selle ja rakendab seda.

5. Kui lõigetes 2 ja 3 osutatud menetluste lõpuleviimisele kuluva aja tõttu ei ole komisjon võrgustiku tulemuslikkuse kava enne võrdlusperioodi algust vastu võtnud, kohaldatakse ajutiselt võrgustiku tulemuslikkuse kava projekti kõige uuemat versiooni, mille võrgustiku haldusnõukogu on kinnitanud, kuni komisjon võrgustiku tulemuslikkuse kava vastu võtab.

## V PEATÜKK

**AERONAVIGATSIOONITEENUSTE RAHASTAMINE, TASUDE SISSENÕUDMISE PIIRKONDADE JA TASUDE KULUBAASIDE KEHTESTAMINE NING LÄBIPAISTVUS***Artikkel 20***Aeronavigatsiooniteenuste rahastamise põhimõtted**

1. Marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid rahastatakse õhuruumi kasutajatele kehtestatud marsruudi navigatsioonitasudest ja kui kohaldatakse artikli 25 lõiget 3, siis muudest selles artiklis osutatud tuludest.
2. Terminali aeronavigatsiooniteenuseid rahastatakse õhuruumi kasutajatele kehtestatud terminali navigatsioonitasudest ja kui kohaldatakse artikli 25 lõiget 3, siis muudest selles artiklis osutatud tuludest.
3. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad ei kasuta marsruudi ega terminali navigatsioonitasudest saadud tulu, et rahastada aeronavigatsiooniteenuse osutajate tulundustegevust.

*Artikkel 21***Tasude sissenõudmise piirkondade kehtestamine**

1. Liikmesriigid kehtestavad oma vastutusalasse kuuluvas õhuruumis, kus õhuruumi kasutajatele aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse, ühe tasude sissenõudmise piirkonna või mitu sellist piirkonda, et nõuda sisse marsruudi navigatsioonitasusid (edaspidi „marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“), ja ühe tasude sissenõudmise piirkonna või mitu sellist piirkonda, et nõuda sisse terminali navigatsioonitasusid (edaspidi „terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond“).

Enne nende piirkondade kehtestamist või muutmist peavad liikmesriigid konsulteerima õhuruumi kasutajate asjaomaste esindajatega.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja kui see on asjakohane, siis Eurocontroli marsruudi navigatsioonitasude keskasutust (CRCO) nende tasude sissenõudmise piirkondade kehtestamisest või muutmisest vähemalt seitse kuud enne võrdlusperioodi algust.

2. Liikmesriigid tagavad, et tasude sissenõudmise piirkondade geograafiline ulatus on selgelt määratletud. Tasude sissenõudmise piirkonnad on kooskõlas aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ja nende alla võivad kuuluda teenused, mida osutab mõnes teises liikmesriigis asutatud aeronavigatsiooniteenuse osutaja seoses piiriülese õhuruumiga.

3. Kui lennuliiklusteenuseid, mis on seotud õhusõiduki saabumisega lennujaama ja sealt lahkumisega, osutatakse ühiselt lennujaamade rühmale, võivad liikmesriigid kehtestada asjaomasel terminalialal konkreetse terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna.

4. Kui liikmesriigid otsustavad kehtestada marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnad või terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnad, mis hõlmavad enam kui ühe liikmesriigi vastutusalasse kuuluvat õhuruumi, või kui liikmesriigid otsustavad kehtestada ühise tasude sissenõudmise piirkonna, tagavad asjaomased liikmesriigid käesoleva määruse järjepideva ja ühetaolise kohaldamise aeronavigatsiooniteenuste osutamise suhtes asjaomasel õhuruumis.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni ja Eurocontroli marsruudi navigatsioonitasude keskasutust sellisest otsusest viivitamata.

5. Liikmesriigid võivad tasude sissenõudmise piirkonda võrdlusperioodil muuta või uue tasude sissenõudmise piirkonna kehtestada, kui nad:

- a) konsulteerivad enne muutmist õhuruumi kasutajate asjaomaste esindajatega ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega;
- b) teavitavad komisjoni ja Eurocontroli marsruudi navigatsioonitasude keskasutust viivitamata sellest muutmisest;
- c) esitavad komisjonile põhjendamatu viivitusega kogu järgneva teabe:
  - i) asjakohased andmed kulude ja liikluse kohta, mis kajastavad olukorda enne ja pärast muudatust;
  - ii) märkused, mille on esitanud õhuruumi kasutajate esindajad ja aeronavigatsiooniteenuse osutajad, kellega on punkti a kohaselt konsulteeritud;

- iii) hinnang muudatuse eeldatava mõju kohta riiklike tulemuseesmärkide või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärkide saavutamisele põhilises kulutõhususega seotud tulemusvaldkonnas ning selle mõju tulemuslikkuse jälgimisele;
  - iv) tulemuslikkuse kava ajakohastatud versioon koos asjakohaste andmetega.
6. Liikmesriigid ei tohi marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonda võrdlusperioodil muuta.

## Artikkel 22

### Tasude kulubaasi kehtestamine

1. Marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kulubaas hõlmab kindlaksmääratud kulusid, mis on seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamisega asjaomases tasude sissenõudmise piirkonnas.

Kindlaksmääratud kulud, mis on seotud uute lennuliikluse korraldamise süsteemidega või selliste olemasolevate süsteemide põhjaliku ümberkorraldamisega, kuuluvad kulubaasi üksnes siis, kui need süsteemid on kooskõlas Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava rakendamisega ja eelkõige määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15a lõikes 3 osutatud ühisprojektidega.

Määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõike 2 punkti b teise lause kohaselt võivad liikmesriigid otsustada arvestada kulubaasi järgmised kindlaksmääratud kulud, mis on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega:

- a) kindlaksmääratud kulud, mida kannavad pädevad asutused;
- b) kindlaksmääratud kulud, mida kannavad määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklis 3 osutatud kvalifitseeritud üksused;
- c) kindlaksmääratud kulud, mis tulenevad EUROCONTROLi lennuliikluse ohutuse alast koostööd käsitlevast 13. detsembri 1960. aasta rahvusvahelisest konventsioonist (nagu seda on viimati muudetud).

2. Ilma et see piiraks artikli 18 kohaldamist, tuleb marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kulubaasidesse kuuluvad kindlaksmääratud kulud kehtestada enne iga võrdlusperioodi algust tulemuslikkuse kavas reaalkaartures ning esitada need reaalka- ja nominaalkaartures võrdlusperioodi iga kalendriaasta kohta, välja arvatud lõike 1 kolmandas lõigus ja lõike 4 punktides c ja d osutatud kindlaksmääratud kulud, mis esitatakse nominaalkaartures, kui kohaldatakse tegelikku kuluarvestust.

3. Marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kulubaasidesse kuuluvad kindlaksmääratud kulud arvutatakse riigi omavääringus. Kui kehtestatud on ühte ühikumääraga ühine tasude sissenõudmise piirkond, tagavad asjaomased liikmesriigid kindlaksmääratud kulude konverteerimise ühtsesse vääringusse, mis võib olla euro või mõne asjaomase liikmesriigi muu omavääring, et tagada artikli 25 lõike 4 kohaldamisel ühtse ühikumäära läbipaistev arvutamine.

4. Marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kulubaasidesse kuuluvad kindlaksmääratud kulud hõlmavad järgmist:

- a) tööjõukulud;
- b) muud tegevuskulud peale tööjõukulude;
- c) amortisatsioonikulud;
- d) kapitalikulud;
- e) erakorralised kulud.

Punktis a nimetatud tööjõukulud sisaldavad brutotöötasu, ületunnitöö tasustamist, töandjamakseid sotsiaalkindlustusskeemidesse ning pensionide ja muude hüvitiste kulusid. Pensionikulude arvutamisel kasutatakse usaldusväärseid prognoose, mis põhinevad vajaduse korral kas kohaldataval pensioniskeemil või liikmesriigi õigusel. Kõnealused prognoosid esitatakse tulemuslikkuse kavas.

Punktis b nimetatud muud tegevuskulud peale tööjõukulude sisaldavad aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks vajaliku kauba ja teenuste ostmisel tekkinud kulusid, sealhulgas allhanketeenuste kulusid, materjali, energiat, kommunaalkulusid, hoonete, seadmete ja vahendite rentimise kulusid, hooldustöid, kindlustus- ja reisikulud.

Punktis c nimetatud amortisatsioonikulud hõlmavad kulusid, mis on seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks kasutatava kogu põhivaraga. Põhivara väärtusest arvestatakse kulum maha lineaarselt vastavalt eeldatavale kasutusajale, arvestades amortiseeritava vara algmaksumust. Kulumi arvestamisel tuleb kasutada tegelikku kuluarvestust või jooksevhindades arvestamist. Amortisatsioonikulude arvutamiseks kasutatavat meetodit ei muudeta amortisatsiooniaja

jooksul ja see peab vastama kasutatud kapitali kuludele, st nominaalväärtuses kapitalikuludele tegeliku kuluarvestuse ja reaalkuludele jooksevhindades kuluarvestuse puhul. Kui kasutatakse jooksevhindades kuluarvestust, pole kapitalikulude puhul arvestatud inflatsiooni ning võrdlemise ja hindamise võimaldamiseks esitatakse ka võrdväärsed tegeliku kuluarvestuse näitajad.

Punktis d nimetatud kapitalikulude arvutamiseks korrutatakse järgmised elemendid:

- i) aeronavigatsiooniteenuse osutaja tegevuses või selle kavandamisel kasutatava põhivara keskmise bilansilise puhasväärtuse ja riikliku järelevalveasutuse poolt kindlaks määratud koguvara võimalike kohanduste ning aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks vajaliku käibevara keskmise väärtuse (intressi kandvaid pangakontosid arvestamata) summa;
- ii) võlgade intressimäära ja omakapitali investeeringute tulususe kaalutud keskmine, kui tegemist on aeronavigatsiooniteenuse osutajatega, kellel omakapitali ei ole, arvutatakse kaalutud keskmine tasuvuse alusel, võttes arvesse erinevust punktis i osutatud koguvare väärtuse ja võlgade vahel.

Kapitalikulude arvutamisel kaalu omavad tegurid sõltuvad võla või omakapitali kaudu rahastamise osakaalust. Võlgade intressi määr võrdub aeronavigatsiooniteenuse osutaja kaalutud keskmise võlainvõlga määraga. Omakapitali investeeringute tulususe määramisel võetakse arvesse võrdlusperioodi tulemuslikkuskava ja see põhineb aeronavigatsiooniteenuse osutaja finantsriskil.

Kui aeronavigatsiooniteenuse osutajatel tekivad kulud põhivara rentimisest, ei võeta neid kulusid kapitalikulude arvutamisel arvesse.

Punktis e nimetatud erakorralised kulud koosnevad aeronavigatsiooniteenuste osutamisel tekkinud ühekordsetest kuludest, kaasa arvatud tagastamatud maksud ja tollimaksud.

5. Kindlaksmääratud kulud jaotatakse läbipaistvalt tasude sissenõudmise selliste piirkondade vahel, kus need tekivad. Kindlaksmääratud kulud, mis tekivad mitmes tasude sissenõudmise piirkonnas, jaotatakse proportsionaalselt läbipaistvate meetodite kohaselt.

Selleks kehtestavad riiklikud järelevalveasutused enne iga võrdlusperioodi algust kriteeriumid, mida kasutatakse kindlaksmääratud kulude jaotamiseks tasude sissenõudmise piirkondade vahel, sealhulgas seoses käesoleva lõigu punktidega b ja c, ning kriteeriumid kindlaksmääratud kulude jaotamiseks marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel ning lisavad selle teabe vastavalt II lisa punkti 3.3 alapunkti d alapunktile vi tulemuslikkuse kavasse.

Terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade kulubaasidesse kuuluvad kindlaksmääratud kulud hõlmavad järgmiste teenuste kulusid:

- a) lennujaama lennujuhtimisteenused või lennujaama lennuinfoteenused, sealhulgas lennuliikluse nõuande- ja häireteenused;
- b) lennuliiklusteenused, mis on seotud lennujaamast teatavas kauguses oleva õhusõiduki saabumise ja lahkumisega ning mis määratakse kindlaks tegevusnõuete kohaselt;
- c) aeronavigatsiooniteenused, mille kulud jaotatakse proportsionaalselt marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel.

6. Artikli 31 lõigete 3–5 kohaselt tasust vabastatud lendude kindlaksmääratud kulud hõlmavad järgmist:

- a) tasust vabastatud VFR-lendude kindlaksmääratud kulud, mis on arvutatud piirkulude määramise meetodite abil;
- b) tasust vabastatud IFR-lendude kindlaksmääratud kulud, mis on arvutatud järgmiste elementide korrutisena:
  - i) IFR-lendude kindlaksmääratud kulud, mis võrduvad kindlaksmääratud kogukuludega, millest on lahutatud VFR-lendude kindlaksmääratud kulud;
  - ii) tasust vabastatud teenuseühikute arvu ja teenuseühikute koguarvu suhe, mis koosneb teenuseühikutest seoses IFR-lendudega ning teenuseühikutest seoses VFR-lendudega, kui need ei ole tasudest vabastatud.

Ühikumäära arvutamisel eristatakse tasust vabastatud VFR-lendude kindlaksmääratud kulusid IFR-lendude kindlaksmääratud kuludest.

7. Riiklikud järelevalveasutused kontrollivad iga tasude sissenõudmise piirkonna puhul, et marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kulubaasid on kooskõlas määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõike 2 nõuetega ja käesoleva artikliga. Selleks kontrollivad riiklikud järelevalveasutused asjakohaseid raamatupidamisdokumente, sealhulgas kõiki varade nimekirju ja muud tasude kulubaasi kehtestamisega seotud materjali.

*Artikkel 23***Tegelikud kulud**

Artikli 22 sätteid kohaldatakse *mutatis mutandis* tegelike kulude kindlakstegemise suhtes.

*Artikkel 24***Kulude läbipaistvus**

1. Liikmesriigid kehtestavad iga tasude sissenõudmise piirkonna tasude kulubaasid läbipaistval viisil.
2. Hiljemalt neli kuud enne võrdlusperioodi algust konsulteerivad liikmesriigid kooskõlastatult aeronavigatsiooniteenuse osutajatega, õhuruumi kasutajate esindajate ning asjakohasel juhul ka lennujaamade käitajate ja koordinaatoritega seoses selliste kindlaksmääratud kulude kehtestamisega, mis kuuluvad marsruudi ja terminali navigatsioonitasude kulubaasi, seoses uute ja olemasolevate investeeringutega, teenuseühikute prognoosidega ja asjaomase võrdlusperioodi tasude kehtestamise poliitikaga.

Liikmesriigid teevad seda ka võrdlusperioodi ajal, kui nad kavatsevad taotleda kulutõhususega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide korrigeerimist kooskõlas artikli 18 lõikega 1.

Liikmesriigid esitavad aruandetabelid ning VII ja IX lisa nõutud teabe konsultatsioonile kutsutud üksustele vähemalt kolm nädalat enne konsultatsiooni.

3. XII lisa punkti 1 kohaselt konsulteerivad liikmesriigid võrdlusperioodi igal aastal kooskõlastatult aeronavigatsiooniteenuse osutajatega, õhuruumi kasutajate esindajatega ning asjakohasel juhul ka lennujaamade käitajate ja koordinaatoritega, et arutada eelneva aasta jooksul kantud kogukulusid ning erinevust tegelike kulude ja tulemuslikkuse kavas esitatud kindlaksmääratud kulude vahel.

Liikmesriigid esitavad aruandetabeli ja VII lisa nõutud teabe konsultatsioonile kutsutud üksustele vähemalt kolm nädalat enne konsultatsiooni.

4. Liikmesriigid esitavad lõigete 2 ja 3 viimases lõigus osutatud teabe komisjonile samal kuupäeval, mil see esitatakse osalistele, kellega konsulteeritakse. Ühtlasi teavitavad liikmesriigid komisjoni konsultatsiooni tulemustest.

## VI PEATÜKK

**ÜHIKUMÄÄRADE JA TASUDE ARVUTAMINE***Artikkel 25***Ühikumäärade arvutamine**

1. Liikmesriigid arvutavad marsruudi ja terminali ühikumäärad enne võrdlusperioodi iga aasta algust.
2. Need määrad arvutatakse, jagades asjaomaseks aastaks prognoositud marsruudi ja terminali teenuseühikute koguarvu, mis on arvutatud vastavalt VIII lisa punktide 1 ja 2 kohaselt, järgmiste elementide algebralise summaga:
  - a) asjaomase aasta kindlaksmääratud kulud, mis on kehtestatud tulemuslikkuse kavas, väljendatuna nominaalväärtustes;
  - b) inflatsioonil põhinevad kohandused kooskõlas artikliga 26;
  - c) kohandused, mis tulenevad liiklusriski jagamise mehhanismi rakendamisest kooskõlas artikli 27 lõigetega 2–5;
  - d) kohandused, mis tulenevad kuluriski jagamise mehhanismi rakendamisest kooskõlas artikli 28 lõigetega 4–6;
  - e) kohandused, mis tulenevad rahalise stimuleerimise kavade rakendamisest kooskõlas artikli 11 lõigetega 3 ja 4;
  - f) kohandused, mis tulenevad aeronavigatsioonitasude muutmisest kooskõlas artikliga 32;

- g) kohandused, mis tulenevad liicluse muutumisest kooskõlas artikli 27 lõikega 8;
- h) kohandused, mis tulenevad liicluse muutumisest kooskõlas artikli 27 lõikega 9;
- i) muu tulu mahaarvamine kooskõlas käesoleva artikli lõikega 3;
- j) marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade või terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade vaheline ristfinantseerimine kooskõlas määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõike 2 punktiga e;
- k) kohandused, mis tulenevad ühikumäära ajutisest kohaldamisest tingitud erinevuse tõttu tulus kooskõlas artikli 29 lõikega 5;
- l) kohandused, mis on seotud eelnevate võrdlusperioodidega.

3. Lõike 2 punkti i kohaldamisel arvatakse kindlaksmääratud kuludest „muu tuluna“ maha järgmised aeronavigatsiooniteenuse osutajate aasta  $n$  tulud:

- a) avaliku sektori asutustelt saadud rahalised vahendid, sealhulgas rahaline toetus liidu abiprogrammidest;
- b) tulundustegevusest saadud tulu, kui asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid on otsustanud, et need tulud tuleb maha arvata;
- c) terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja lennujaamade käitajate vahel sõlmitud lepingutest või kokkulepetest tulenev tulu, kui asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid on otsustanud, et need tulud tuleb maha arvata.

Seoses punktiga a tuleb avaliku sektori vahendid, mida kasutatakse tööjõukulude ja muude tegevuskulude katmiseks, kindlaksmääratud kuludest maha arvata hiljemalt aastal  $n + 2$ . Avaliku sektori vahendid, mida kasutatakse amortisatsioonikulude katmiseks, tuleb kindlaksmääratud kuludest maha arvata kooskõlas rahastatava vara amortisatsioonikavaga (kestus ja annuiteet). Liikmesriik võib otsustada mitte arvata kindlaksmääratud kuludest maha summat, mis on seotud rahastamislepingu kohta aru andmisel tekkinud halduskuludega, kui need halduskulud ei kuulu tasude kulubaasi. Samamoodi võib liikmesriik otsustada mitte arvata maha kindlaksmääratud kuludest avaliku sektori vahendeid, mis on saadud tulemuslikkuse kava koostamise ajal teada olnud kulude katteks ja mis seega ei sisaldu need tasude kulubaasis. Õhuruumi kasutajatel ei nõuta sisse avaliku sektori vahenditest kantud kulusid.

Punktides d ja c osutatud tulu tuleb kindlaksmääratud kuludest maha arvata hiljemalt aastal  $n + 2$ .

4. Ühikumäärad arvutatakse riigi omavääringus.

Kui liikmesriigid otsustavad kehtestada artikli 21 lõike 4 kohaselt ühise tasude sissenõudmise piirkonna, arvutatakse ühikumäär ühtses vääringust, st eurodes või mõne asjaomase liikmesriigi muus omavääringus. Asjaomased liikmesriigid teavitavad kohaldatavast vääringust komisjoni ja Eurocontrol'i marsruudi navigatsioonitasude keskasutust.

#### Artikkel 26

### Inflatsioonil põhinevad kohandused

Igal võrdlusperioodi aastal kohandatakse aasta  $n$  marsruudi ja terminali navigatsioonitasude maksubaasidesse kuuluvaid nominaalväärtuses väljendatud kindlaksmääratud kulusid, lähtudes aasta  $n$  tegeliku inflatsiooniindeksi ja prognoositud inflatsiooniindeksi protsentuaalsest erinevusest, ning neid kohandatud kulusid võetakse arvesse aasta  $n + 2$  ühikumäära arvutamisel.

Kindlaksmääratud kulusid, millele on osutatud artikli 22 lõike 1 kolmandas lõigus ning artikli 22 lõike 4 punktides c ja d ei kohandata vastavalt inflatsioonile, kui kasutatakse tegelikku kuluarvestust.

#### Artikkel 27

### Liiklusriski jagamise mehhanism

1. Artikli 11 lõikes 2 osutatud stimuleerimiskavade suhtes tuleb kohaldada liiklusriski jagamise mehhanismi. Tulude muutumise risk, mis tuleneb erinevusest tulemuslikkuse kavast esitatud teenuseühikute prognoosist, jaotatakse selle mehhanismi kohaselt aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja õhuruumi kasutajate vahel kooskõlas käesoleva artikli sätetega.



2. Kui aastal  $n$  on tegelik teenuseühikute arv tulemuslikkuse kavas aastaks  $n$  prognoositust kuni 2 % suurem või väiksem, siis saab asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või saavad asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad täies ulatuses endale sellest tuleneva täiendava tulu või kannavad täies ulatuses sellest tuleneva kahju.

3. Kui aastal  $n$  on tegelik teenuseühikute arv tulemuslikkuse kavas aastaks  $n$  prognoositust enam kui 2 % suurem, siis kantakse 70 % asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenuse osutaja(te) saadud täiendavast tulust, mida on tegelike teenuseühikute ja prognoositu vahelise erinevuse ületamisel saadud enam kui 2 %, üle õhuruumi kasutajatele ühikumäärade kohandamise kaudu aastal  $n + 2$ .

Kui aastal  $n$  on tegelik teenuseühikute arv tulemuslikkuse kavas aastaks  $n$  prognoositust enam kui 2 % väiksem, siis nõutakse 70 % asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenuse osutaja(te) kahjust, mida on tegelike teenuseühikute ja prognoositu vahelise erinevuse ületamisel tekkinud enam kui 2 %, sisse õhuruumi kasutajatelt ühikumäärade kohandamise kaudu aastal  $n + 2$ .

4. Kui aastal  $n$  moodustab tegelik teenuseühikute arv vähem kui 90 % tulemuslikkuse kavas aastaks  $n$  prognoositust, siis nõutakse asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenuse osutaja(te) kahju, mida on tegelike teenuseühikute ja prognoositu vahelise erinevuse ületamisel tekkinud enam kui 10 %, täies ulatuses sisse õhuruumi kasutajatelt ühikumäärade kohandamise kaudu aastal  $n + 2$ .

Kui aastal  $n$  moodustab tegelik teenuseühikute arv enam kui 110 % tulemuslikkuse kavas aastaks  $n$  prognoositust, siis kantakse asjaomas(t)e aeronavigatsiooniteenuse osutaja(te) saadud täiendav tulu, mida on tegelike teenuseühikute ja prognoositu vahelise erinevuse ületamisel saadud enam kui 10 %, täies ulatuses üle õhuruumi kasutajatele ühikumäärade kohandamise kaudu aastal  $n + 2$ .

5. Riiklikud järelevalveasutused võivad kohandada liiklusriski jagamise mehhanismi parameetrite väärtusi, mis on sätestatud lõigetes 2 ja 3. Nende väärtuste kohandamisel teevad riiklikud järelevalveasutused järgmist:

- a) konsulteerivad kavandatud väärtuste asjus õhuruumi kasutajate asjaomaste esindajatega ja asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajatega;
- b) tagavad, et kohandamisega aeronavigatsiooniteenuse osutajatele kaasnev risk pole väiksem kui maksimaalne risk, mis avaldub tulule lõigetes 2 ja 3 sätestatud mehhanismi alusel;
- c) võtavad arvesse asjaomase aeronavigatsiooniteenuse osutaja läbilaskevõime kulude kõikumist liikluse muutumise tõttu.

6. Lõigete 2–5 sätteid ei kohaldata järgmiste kindlaksmääratud kulude suhtes:

- a) artikli 22 lõike 1 kolmanda lõigu kohaselt kindlaks määratud kulud;
- b) meteoroloogiateenuste kindlaksmääratud kulud.

7. Lisaks võivad liikmesriigid lõigete 2–5 kohaldamisalast välja arvata selliste aeronavigatsiooniteenuse osutajate kindlaksmääratud kulud, kes on saanud loa osutada aeronavigatsiooniteenuseid ilma sertifitseerimiseta kooskõlas määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 7 lõikega 5.

8. Mis tahes täiendav tulu aastal  $n$ , mis on seotud lõikes 6 ja kui see on asjakohane, siis lõikes 7 osutatud kindlaksmääratud kuludega ning mis tuleneb tegelike teenuseühikute ja tulemuslikkuse kavas prognoositud teenuseühikute erinevusest sel aastal, kantakse üle õhuruumi kasutajatele ning kahju nõutakse sisse õhuruumi kasutajatelt, kohandades ühikumäära aastal  $n + 2$ .

9. Artikli 25 lõike 2 punktides b, c, d, e, f, g, h, i, j, k, ja l osutatud ühikumäärade kohanduste suhtes ei kohaldata lõigete 2–5 sätteid. Mis tahes täiendav tulu aastal  $n$ , mis on seotud artikli 25 lõike 2 punktides b, c, d, e, f, g, i, j ja k osutatud kohandustega ning mis tuleneb tegelike teenuseühikute ja tulemuslikkuse kavas prognoositud teenuseühikute erinevusest sel aastal, kantakse üle õhuruumi kasutajatele ning kahju nõutakse sisse õhuruumi kasutajatelt, kohandades ühikumäära aastal  $n + 2$ .

#### Artikkel 28

#### Kuluriski jagamise mehhanism

1. Artikli 11 lõikes 2 osutatud stimuleerimiskavade suhtes tuleb kohaldada kuluriski jagamise mehhanismi. Selle mehhanismi kohaselt jaotatakse tulemuslikkuse kavas esitatud kindlaksmääratud kulude ja tegelike kulude vahe aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja õhuruumi kasutajate vahel kooskõlas käesoleva artikli sätetega.

2. Lõikes 1 osutatud vahe jaotatakse järgmiselt:
- a) kui kogu võrdlusperioodi jooksul on tegelikud kulud väiksemad kui kindlaksmääratud kulud, jätab asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või liikmesriik vahe täies ulatuses endale;
  - b) kui kogu võrdlusperioodi jooksul on tegelikud kulud suuremad kui kindlaksmääratud kulud, peab asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või liikmesriik vahe kogu ulatuses katma.
3. Lõiget 2 ei kohaldata, kui kindlaksmääratud kulude ja tegelike kulude vahe tuleneb vähemalt ühest järgmistest muutustest:
- a) ettenägematud muutused uute ja olemasolevate investeeringute kuludes;
  - b) ettenägematud muutused artikli 22 lõike 1 kolmandas lõigus osutatud kuludes;
  - c) artikli 22 lõike 4 kohaselt kindlaks määratud pensionikulude ettenägematud ja märkimisväärsed muutused, mis tulenevad ettenägematutest muutustest liikmesriigi pensioniõiguses, pensioni arvestamise õiguses või ettenägematutest muutustest finantsturu tingimustes, eeldusel et need muutused pensionikuludes on väljaspool aeronavigatsiooniteenuse osutaja kontrolli ja et kulude suurenemise korral on aeronavigatsiooniteenuse osutaja võtnud võrdlusperioodil mõistlikke meetmeid kulude suurenemise haldamiseks;
  - d) ettenägematud ja märkimisväärsed kulude muutused, mis tulenevad ettenägematutest muutustest selliste laenude intressimäärades, millega rahastatakse aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks tulenevaid kulusid, eeldusel et need muutused kuludes on väljaspool aeronavigatsiooniteenuse osutaja kontrolli ja et kulude suurenemise korral on aeronavigatsiooniteenuse osutaja võtnud võrdlusperioodil mõistlikke meetmeid kulude suurenemise haldamiseks;
  - e) ettenägematud ja märkimisväärsed kulude muutused, mis tulenevad riigi maksuõiguse ettenägematutest muutustest või muudest ettenägematutest uutest kuluartiklitest, mida tulemuslikkuse kava ei hõlma, kuid mis on seadusega ette nähtud.

Kindlaksmääratud kulud, mis on seotud selles lõikes osutatud kuludega, esitatakse ja liigitatakse tulemuslikkuse kavas kooskõlas II lisa punkti 3.3 alapunktiga h.

Käesolevas lõikes osutatud kindlaksmääratud ja tegelike kulude vahe tuleb iga aasta kindlaks teha ja seda tuleb põhjendada kooskõlas VII ja IX lisaga.

4. Kulude ettenägematute muutuste korral, millele on osutatud lõike 3 punktis a, tuleb kindlaksmääratud kulude ja tegelike kulude vahe jaotada järgmiselt:

- a) kui kalendriaastal või kogu võrdlusperioodil on tegelikud kulud väiksemad kui kindlaksmääratud kulud, hüvitab asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või liikmesriik sellest tuleneva vahe õhuruumi kasutajatele, langetades aasta  $n + 2$  või järgmise võrdlusperioodi ühikumäära, välja arvatud juhul, kui riiklik järelevalveasutus otsustab aeronavigatsiooniteenuse osutaja üksikasjaliku põhjenduse alusel ja pärast õhuruumi kasutajate esindajatega konsulteerimist, et aeronavigatsiooniteenuse osutaja ei hüvita osa sellest vahest;
- b) kui kalendriaastal või kogu võrdlusperioodil on tegelikud kulud kuni 5 % suuremad kui kindlaksmääratud kulud, võivad liikmesriigid otsustada, et asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või liikmesriik nõuab sellest tuleneva vahe sisse õhuruumi kasutajatelt, suurendades aasta  $n + 2$  või järgmise võrdlusperioodi ühikumäära, juhul kui riiklik järelevalveasutus on heaks kiitnud aeronavigatsiooniteenuse osutaja üksikasjaliku põhjenduse, eelkõige seoses vajadusega suurendada läbilaskevõimet, ja pärast õhuruumi kasutajate esindajatega konsulteerimist.

Kui aeronavigatsiooniteenuse osutajad kavatsevad võrdlusperioodil lisada tulemuslikkuse kavas II lisa punkti 2.2 alapunkti b kohaselt kindlaks määratud suuri investeeringuid või selliseid investeeringuid tühistada võin asendada, peab riiklik järelevalveasutus need pärast õhuruumi kasutajate esindajatega konsulteerimist heaks kiitma.

5. Kulude ettenägematute muutuste korral, millele on osutatud lõike 3 punktis b, tuleb kindlaksmääratud kulude ja tegelike kulude vahe jaotada järgmiselt:

- a) kui kalendriaastal on tegelikud kulud väiksemad kui selle kalendriaasta kindlaksmääratud kulud, hüvitavad liikmesriigid vahe õhuruumi kasutajatele, vähendades ühikumäära aastal  $n + 2$ ;

b) kui kalendriaastal on tegelikud kulud suuremad kui selle kalendriaasta kindlaksmääratud kulud, nõuavad liikmesriigid vahe sisse õhuruumi kasutajatelt, suurendades ühikumäära aastal  $n + 2$ .

6. Kulude ettenägematute muutuste korral, millele on osutatud lõike 3 punktides c, d ja e, tuleb kindlaksmääratud kulude ja tegelike kulude vahe jaotada järgmiselt:

a) kui kalendriaastal või kogu võrdlusperioodil on tegelikud kulud väiksemad kui kindlaksmääratud kulud, hüvitab asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või liikmesriik sellest tuleneva vahe õhuruumi kasutajatele, vähendades aasta  $n + 2$  ühikumäära järgmisel või kahel järgmisel võrdlusperioodil, juhul kui hüvitatavad summad mõjutavad ühikumäära ebaproportsionaalselt;

b) kui kalendriaastal või kogu võrdlusperioodil on tegelikud kulud suuremad kui kindlaksmääratud kulud, võivad liikmesriigid otsustada, et asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja või liikmesriik nõuab sellest tuleneva vahe sisse õhuruumi kasutajatelt, suurendades aasta  $n + 2$  ühikumäära järgmisel või kahel järgmisel võrdlusperioodil, juhul kui sissenõutavad summad mõjutavad ühikumäära ebaproportsionaalselt.

7. Riiklikud järelevalveasutused kontrollivad iga aasta, kas aeronavigatsiooniteenuse osutajad kohaldavad käesoleva artikli sätteid nõuetekohaselt. Riiklikud järelevalveasutused koostavad 1. septembriks aastal  $n + 1$  aruande lõikes 3 osutatud kulude muutuste kohta, mis toimusid aastal  $n$ . Aruande asjus konsulteeritakse õhuruumi kasutajate esindajatega.

Aruandesse, mis esitatakse võrdlusperioodi viimasele aastale järgneva aasta 1. septembriks, lisavad riiklikud järelevalveasutused ühtlasi kogu võrdlusperioodi kohta lõike 3 punktides a, c, d ja e osutatud kulude ettenägematute muutuste kokkuvõtte.

#### Artikkel 29

### Tasude sissenõudmise piirkondade ühikumäärade kehtestamine

1. Kooskõlas artikliga 25 kehtestavad liikmesriigid igas tasude sissenõudmise piirkonnas iga aasta ühikumäära. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, ei muudeta ühikumäärasid ühe aasta jooksul.

2. Liikmesriigid kehtestavad igas tasude sissenõudmise piirkonnas aastaks  $n$  ühikumäära kooskõlas järgmiste nõuetega:

a) riiklikud järelevalveasutused esitavad 1. juuniks aastal  $n - 1$  oma liikmesriigi nimel komisjonile ja Eurocontrolile marsruudi navigatsioonitasude keskasutusele väljaarvutatud ühikumäära. Esitatu peab sisaldama aruandetebeleid ning VII ja IX lisas sätestatud lisateavet;

b) enne 1. novembrit aastal  $n - 1$  uuendavad riiklikud järelevalveasutused vajaduse korral punktis a osutatud väljaarvutatud ühikumäära, konsulteerides enne seda õhuruumi kasutajatega. Nad esitavad hiljemalt selle uue väljaarvutatud ühikumäära oma liikmesriigi nimel komisjonile ja Eurocontrolile marsruudi navigatsioonitasude keskasutusele hiljemalt 1. septembriks aastal  $n - 1$ .

c) Liikmesriigid kehtestavad ühikumäära aastaks  $n$  hiljemalt 20. detsembriks aastal  $n - 1$  ning teavitavad sellest määrast komisjoni ja Eurocontrolile marsruudi navigatsioonitasude keskasutust.

3. Komisjon kontrollib, kas lõikes 2 osutatud ühikumäärad on arvutatud kooskõlas artikli 25 lõikes 2 sätestatud nõuetega.

Kui komisjon leiab, et ühikumäär ei ole kooskõlas artikli 25 lõikes 2 sätestatud nõuetega, teavitab ta sellest asjaomast liikmesriiki ja palub tal esitada korrigeeritud ühikumäära.

Kui komisjon leiab, et korrigeeritud ühikumäär on arvutatud kooskõlas artikli 25 lõikes 2 sätestatud nõuetega, teavitab ta sellest asjaomast liikmesriiki.

4. Kui lõikes 3 osutatud menetluse lõpuleviimisele kuluva aja tõttu vaadatakse aasta  $n$  ühikumäär pärast asjaomase aasta algust läbi ja selle läbivaatamisega kaasneb tulude muutumine, kohandatakse ühikumäära järgmiselt:

a) ühikumäära kohandatakse esimest korda ühikumäära läbivaatamisele järgneval aastal ja

b) ühikumäära kohandatakse viimast korda kaks aastat pärast seda aastat.

5. Kui liikmesriigid pole tulemuslikkuse kava enne võrdlusperioodi algust vastu võtnud või kui tulemuslikkuse kava korrigeeritakse artikli 18 kohaselt võrdlusperioodi jooksul, arvutatakse ühikumäärad vajaduse korral ümber ja neid kohaldatakse võimalikult kiiresti vastuvõetud tulemuslikkuse kava või vastuvõetud korrigeeritud tulemuslikkuse kava põhjal.

Kui tulemuslikkuse kava võetakse vastu pärast võrdlusperioodi algust, siis tulu erinevusega, mis tuleneb tulemuslikkuse kava projekti põhjal arvutatud ühikumäära(de) kohaldamisest vastuvõetud tulemuslikkuse kava põhjal arvutatud ühikumäära(de) kohaldamise asemel, kaasneb ühikumäära esimene muutmine tulemuslikkuse kava vastuvõtmisele järgneval aastal ja ühikumäära viimane muutmine kaks aastat pärast seda aastat. Artiklite 27 ja 28 sätteid kohaldatakse vastuvõetud tulemuslikkuse kava põhjal tagasiulatuvalt alates võrdlusperioodi esimesest päevast.

Kui tulemuslikkuse kava korrigeeritakse artikli 18 kohaselt võrdlusperioodi jooksul, siis tulu erinevusega, mis tuleneb vastuvõetud tulemuslikkuse kava põhjal arvutatud ühikumäära(de) kohaldamisest vastuvõetud korrigeeritud tulemuslikkuse kava põhjal arvutatud ühikumäära(de) kohaldamise asemel, kaasneb ühikumäära esimene kohandamine korrigeeritud tulemuslikkuse kava vastuvõtmisele järgneval aastal ja ühikumäära viimane kohandamine kaks aastat pärast seda aastat. Artiklite 27 ja 28 sätteid kohaldatakse vastuvõetud korrigeeritud tulemuslikkuse kava põhjal tagasiulatuvalt alates selle aasta esimesest päevast, mida hõlmab korrigeeritud tulemuslikkuse kava.

6. Erandina artikli 25 lõikest 2 võivad liikmesriigid otsustada kehtestada lõikes 1 osutatud ühikumäära, mis on madalam kui artikli 25 lõike 2 kohaselt arvutatud ühikumäär. Sel juhul peavad nad lisama selle madalama ühikumäära aruandetabelitesse ühikumäära arutamise kohta, kasutades IX lisa tabelis 2 esitatud vormi. Sellest tulenevat tulude erinevust õhuruumi kasutajatelt sisse ei nõuta.

#### Artikkel 30

### Ühikumäärade läbipaistvus

1. Liikmesriigid konsulteerivad iga aasta 1. augustiks kooskõlastatud viisil aeronavigatsiooniteenuse osutajate, õhuruumi kasutajate esindajate ning asjakohasel juhul ka lennujaama käitajate ja koordinaatoritega, et arutada käesoleva määruse rakendamisega seotud olulisi elemente, mis on sätestatud XII lisa punktis 2. Selle konsultatsiooni võib korraldada koos artikli 24 lõikes 3 osutatud konsultatsiooniga.

Liikmesriigid esitavad aruandetabelid ja IX lisas nõutud teabe konsultatsioonile kutsutud osalistele vähemalt kolm nädalat enne konsultatsiooni.

2. Liikmesriigid esitavad lõike 1 teises lõigus osutatud teabe komisjonile samal päeval, mil see esitatakse osalistele, kellelga konsulteeritakse. Liikmesriigid teavitavad komisjoni konsultatsiooni tulemustest.

#### Artikkel 31

### Tasude arvutamine

1. Konkreetse lennu marsruudi navigatsioonitasu konkreetse marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas võrdub selles marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas kehtestatud ühikumäära ning kõnealuse lennuga seoses marsruudil osutatud teenuste ühikute korrutisega.

2. Konkreetse lennu terminali navigatsioonitasu konkreetse terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas võrdub selles terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas kehtestatud ühikumäära ning kõnealuse lennuga seoses terminalis osutatud teenuste ühikute korrutisega.

Terminali navigatsioonitasude arvutamisel käsitatakse lennu saabumist ja lahkumist ühe ja sama lennuna. Arvestusühik on kas saabuv või lahkuv lend.

3. Liikmesriigid vabastavad järgmised lennud marsruudi navigatsioonitasudest:

a) lennud, mis tehakse õhusõidukiga, mille suurim lubatud stardimass on alla kahe tonni;

b) VFR- ja IFR-lennud tasude sissenõudmise piirkondades, kus lennatakse eranditult visuaallennureeglite kohaselt ning kui marsruudi navigatsioonitasu ei kohaldata VFR-lendude suhtes;

- c) lennud, mis on seotud üksnes valitseva monarhi ja tema pereliikmete või riigipeade, valitsusjuhtide ja ministrite visiitidega nende ametiülesannete täitmise ajal, juhul kui asjakohase staatuse või märkega lennuplaanis tõendatakse, et lend toimub üksnes sellel eesmärgil;
  - d) asjakohase pädeva asutuse loal tehtud otsingu- ja päästelennud.
4. Liikmesriigid võivad vabastada järgmised lennud marsruudi navigatsioonitasudest:
- a) liikmesriigi või mis tahes kolmanda riigi õhusõidukiga sõjalisel otstarbel tehtavad lennud;
  - b) treeninglennud, mis tehakse üksnes asjaomase liikmesriigi õhuruumis ning üksnes tegevusloa saamiseks või õhusõiduki meeskonna tegevuse hindamiseks, juhul kui asjakohase märkusega lennuplaanis tõendatakse, et lend toimub üksnes sellel eesmärgil;
  - c) lennud, mis tehakse eranditult selliste seadmete kontrollimiseks või katsetamiseks, mida kasutatakse või kavatakse kasutada maapealsete õhuseirevahenditena, välja arvatud asjaomaste õhusõidukite asukoha määramisega seotud lennud;
  - d) lennud, mis lõpevad lennujaamas, kust õhusõiduk õhku tõusis, kui lennu kestel ei tehtud vahemaandumisi;
  - e) VFR-lennud;
  - f) humanitaarilennud asjakohase pädeva asutuse loal;
  - g) tolli ja politsei tegevusega seotud lennud.
5. Liikmesriigid võivad vabastada terminali navigatsioonitasudest lõigetes 3 ja 4 osutatud lennud.
6. Liikmesriigid katavad nende teenuste kulud, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad on osutanud kooskõlas lõigetega 3, 4 või 5 marsruudi või terminali navigatsioonitasudest vabastatud lendudel.

#### Artikkel 32

### Aeronavigatsioonitasude muutmise

1. Liikmesriigid võivad õhuruumi kasutajate aeronavigatsioonitasusid mittediskrimineerivalt ja läbipaistvalt muuta seoses järgmisega:
- a) aeronavigatsiooniteenuste kasutamise optimeerimine;
  - b) lendude keskkonnamõju vähendamine;
  - c) võrgu ülekoormatuse vähendamine teataval ajal konkreetses piirkonnas või konkreetsel marsruudil;
  - d) programmi SESAR ATM kasutuselevõtu kiirendamine enne määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15a lõikes 3 osutatud ühisprojektides sätestatud ajavahemikku, eelkõige selleks, et luua stiimuleid õhusõiduki varustamiseks nende ühisprojektidega hõlmatud süsteemidega.

Liikmesriigid tagavad, et tasude muutmise seoses käesoleva lõike punktidega a–c ei kaasne üldist muutust aeronavigatsiooniteenuse osutaja aastatulus võrreldes olukorraga, kus tasusid pole muudetud. Tasude üle- või alamäärase sissenõudmise kaasneb ühikumäära kohandamine aastal  $n + 2$ .

2. Aeronavigatsioonitasude muutmist kohaldatakse marsruudi navigatsioonitasu või terminali navigatsioonitasu või mõlema suhtes.

Enne tasude muutmist konsulteerivad liikmesriigid kavandatava muutmise asjus õhuruumi kasutajate asjaomaste esindajatega ja asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajatega.

3. Riiklikud järelevalveasutused jälgivad, kas aeronavigatsiooniteenuse osutajad muudavad aeronavigatsioonitasusid nõuetekohaselt ja esitavad kooskõlas artikli 37 lõikega 1 aruande.

#### Artikkel 33

### Tasude sissenõudmine

1. Liikmesriigid võivad tasusid sisse nõuda ühe lennu kohta kehtestatud tasu kaupa. Kui arved on väljastatud ja tasu nõutakse sisse piirkonna tasandil, võib arveldusvääring olla euro ning asjaomasele ühikumäärale võidakse lisada arve väljastamise ja tasu sissenõudmise kulude halduslik ühikumäär.

2. Liikmesriigid tagavad, et nende nimel sissenõutavaid summasid kasutatakse kindlaksmääratud kulude rahastamiseks kooskõlas käesoleva määruse sätetega.
3. Õhuruumi kasutajad maksavad kooskõlas käesoleva määrusega sissenõutavad aeronavigatsioonitasud kohe ja täielikult.
4. Liikmesriigid tagavad, et vajaduse korral kohaldatakse aeronavigatsioonitasude sissenõudmiseks tõhusaid ja proportsionaalseid täitemeetmeid. Need meetmed võivad sisaldada teenuste osutamisest keeldumist, lennuki kinnipidamist või muid asjaomase liikmesriigi õigusest tulenevaid täitemeetmeid.

#### VII PEATÜKK

#### ERISÄTTED

#### Artikkel 34

#### **Lihtsustatud tasusüsteem**

1. Lõikes 2 sätestatud tingimustel võivad liikmesriigid otsustada kehtestada ja kohaldada kogu võrdlusperioodil lihtsustatud tasusüsteemi järgmise suhtes:
  - a) üks või mitu marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonda või üks või mitu terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonda;
  - b) üks või mitu aeronavigatsiooniteenuse osutajat, kes osutavad teenuseid punktis a osutatud tasude sissenõudmise piirkonnas või piirkondades.
2. Liikmesriigid võivad otsustada kehtestada ja kohaldada lõikes 1 osutatud lihtsustatud tasusüsteemi üksnes siis, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:
  - a) artikli 14 lõike 2, artikli 15 lõike 2 ja artikli 15 lõike 4 kohane komisjoni otsus kinnitab, et tulemuseesmärgid, mille liikmesriigid on kehtestatud artiklis 12 osutatud tulemuslikkuse kava projektis, on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega;
  - b) põhiliste ohutuse, läbilaskevõime ja keskkonnaga seotud tulemusvaldkondade tulemuseesmärgid on täidetud kolmel aastal enne artiklis 12 osutatud tulemuslikkuse kava projekti vastuvõtmist;
  - c) tulemuslikkuse kava sisaldab stimuleerimiskava läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks, nagu on nõutud artiklis 11;
  - d) kavandatud otsuse asjus on konsulteeritud asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajatega ja asjaomaste õhuruumi kasutajatega ning kavandatud otsusega on nõus õhuruumi kasutajad, kelle lennud moodustavad vähemalt 65 % IFR-lendudest, mis tehakse õhuruumis, kus asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid vastutavad aeronavigatsiooniteenuste osutamise eest.
3. Kui liikmesriigid otsustavad lõike 2 kohaselt kehtestada lihtsustatud tasusüsteemi ja seda kohaldada, ei kohalda nad:
  - a) artikli 11 lõikes 2 ja artiklis 27 osutatud liiklusriski jagamise mehhanismi. Kuna liiklusriski jagamise mehhanismi ei kohaldata, kannab aeronavigatsiooniteenuse osutaja kogu liiklusriski;
  - b) artikli 28 lõikeid 4–6 kuluriski jagamise mehhanismi kohta;
  - c) üle- või alamääraseid sissenõudmisi, mis tulenevad aeronavigatsioonitasude muutmisest kooskõlas artikliga 32.Ühikumäärade arvutamisel võetakse siiski arvesse ülekandeid aastatest, mis eelnevad võrdlusperioodile, mille suhtes kohaldatakse lihtsustatud tasusüsteemi.
4. Kui liikmesriigid otsustavad lõike 2 kohaselt kehtestada lihtsustatud tasusüsteemi ja seda kohaldada, märgivad nad oma otsuse II lisa punkti 1.7 kohaselt ära tulemuslikkuse kavas ja põhjendavad seda.

#### Artikkel 35

#### **Terminali aeronavigatsiooniteenused, CNS-, MET- ja AIS-teenused ning lennuliikluse korraldamisega seotud andmeteenuused, mida osutatakse turutingimustel**

1. Kui käesolevast artiklist ei tulene teisiti, võivad liikmesriigid otsustada enne võrdlusperioodi või võrdlusperioodi jooksul, et osa terminali aeronavigatsiooniteenustest, CNS-, MET-, AIS-teenustest või lennuliikluse korraldamisega seotud andmeteenuused või kõike hõlmavaid teenuseid osutatakse nende artikli 21 kohaselt kehtestatud tasude sissenõudmise piirkondades turutingimustel.

2. Kui liikmesriik või liikmesriigid otsustavad lõiget 1 tulevasel võrdlusperioodil või olenevalt asjaoludest võrdlusperioodi ülejäänud kestuse jooksul asjaomaste teenuste suhtes kohaldada, siis nad:

- a) ei kehtesta kulutõhususeesmärke ega kindlaksmääratud kulusid põhiliste tulemusnäitajate puhul, millele on osutatud I lisa 2. jao punktis 4.1;
- b) ei kohalda liiklusrisiki ega kulude jagamise mehhanisme kooskõlas artiklitega 27 ja 28;
- c) ei kehtesta artikli 11 kohaseid rahalisi stiimuleid põhilistes läbilaskevõime ja keskkonnaga seotud tulemusvaldkondades;
- d) ei arvuta terminali navigatsioonitasusid kooskõlas artikli 31 lõikega 2;
- e) ei kehtesta terminali ühikumäärasid kooskõlas artikliga 29;
- f) ei ole kohustatud täitma artikli 24 lõikes 3 sätestatud konsulteerimisnõudeid.

Punkte d–f kohaldatakse üksnes terminali aeronavigatsiooniteenuste suhtes.

Kui liikmesriik otsustab võrdlusperioodil kohaldada lõiget 1, korrigeerib ta artikli 18 lõike 1 kohaselt oma tulemuslikkuse kava, pidades silmas asjaomaseid teenuseid.

3. Liikmesriik võib otsustada lõiget 1 kohaldada üksnes pärast kõigi järgmiste tingimuste täitmist:

- a) tema riiklik järelevalveasutus on leidnud X lisas sätestatud tingimustel põhineva üksikasjaliku hindamise käigus, et asjaomaseid teenuseid osutatakse turutingimustel;
- b) ta on konsulteerinud kavandatud otsuse ja nimetatud hindamise teemal õhuruumi kasutajate asjaomaste esindajatega ning võtnud vajaduse korral arvesse nende märkusi;
- c) ta on teinud oma kavandatud otsuse ja oma hinnangu avalikult kättesaadavaks;
- d) ta on esitanud oma kavandatud otsuse ja hinnangu komisjonile ning saanud komisjoni nõusoleku.

Liikmesriik esitab hinnangu punkti d kohaselt hiljemalt 12 kuud enne võrdlusperioodi algust või kui hindamine toimub võrdlusperioodi ajal, siis pärast hindamise lõpuleviimist, ilma põhjendamatu viivitusega. Komisjon teavitab asjaomast liikmesriiki sellest, kas ta nõustub, et hindamine on tehtud kooskõlas X lisas sätestatud tingimustega. Komisjon teeb seda põhjendamatu viivitusega. Vajaduse korral nõuab komisjon asjaomaselt liikmesriigilt lisateavet, mille see liikmesriik esitab põhjendamatu viivitusega.

4. Kui liikmesriik otsustab lõiget 1 kohaldada, hindab tema riiklik järelevalveasutus korrapäraselt, kas X lisas sätestatud tingimusi jätkuvalt täidetakse.

Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et neid tingimusi enam ei täideta, peab liikmesriik põhjendamatu viivitusega oma otsuse tühistama, olles täitnud lõike 3 punktides b–d esitatud tingimused.

Tühistamise korral ei kohalda liikmesriik tulevasel võrdlusperioodil või olenevalt asjaoludest võrdlusperioodi ülejäänud kestuse jooksul asjaomaste teenuste suhtes lõike 2 esimeses lõigus loetletud erandeid. Kui otsus tühistatakse võrdlusperioodi ajal, korrigeerib liikmesriik ühtlasi oma tulemuslikkuse kava kooskõlas artikli 18 lõikega 1.

5. Kui teenuseid, mille suhtes kohaldatakse lõiget 1, osutatakse ühises tasude sissenõudmise piirkonnas, mis on kehtestatud artikli 21 lõike 4 kohaselt, võivad asjaomased liikmesriigid üksnes ühiselt otsustada, et osa või kõiki neist teenustest osutatakse turutingimustel. Sel juhul tagavad nad ühiselt käesoleva artikli nõuete täitmise.

6. Kui liikmesriik otsustab lõiget 1 kohaldada, esitab ta komisjonile iga võrdlusperioodi esimesel aastal XI lisas kirjeldatud teabe. Komisjon ei tee seda teavet avalikult kättesaadavaks.

## VIII PEATÜKK

### TEABE ESITAMINE, JÄRELEVALVE JA TEABE AVALDAMINE

#### Artikkel 36

#### Teabe esitamine

1. Artikli 37 kohase järelevalve eesmärgil esitavad riiklikud järelevalveasutused, aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja koordinaatorid, õhuruumi kasutajad ja võrgustiku haldaja komisjonile VI lisas osutatud andmed kooskõlas selles lisas sätestatud erinõuetega, mida nende osaliste suhtes kohaldatakse. Andmed esitatakse tasuta ja elektroonilises vormingus.

Õhuruumi kasutajate puhul kohaldatakse seda artiklit üksnes nende kasutajate suhtes, kes käitavad Euroopa õhuruumis kolme eelneva aasta keskmise põhjal rohkem kui 35 000 lendu aastas.

2. Kui lõikes 1 osutatud osalised juba esitasid osa neist andmetest või kõik andmed Eurocontrolile või Euroopa Liidu Lennundusohutusametile, ei nõuta neilt asjaomaste andmete esitamist komisjonile, eeldusel et nad teavitavad komisjoni juba esitatud andmetest, nende esitamise ajast ja sellest, kas andmed esitati Eurocontrolile või Euroopa Liidu Lennundusohutusametile.

3. Lõikes 1 osutatud osalised võtavad vajalikke meetmeid, et tagada lõike 1 kohaselt esitatavate andmete kvaliteet, kontroll ja õigeaegne edastamine. Komisjoni taotluse korral esitavad nad teabe nende andmete kvaliteedikontrollide ja valideerimisprotsesside kohta.

#### Artikkel 37

### Järelevalve ja aruandlus

1. Riiklikud järelevalveasutused jälgivad nende vastutusalasse kuuluvas õhuruumis osutatavate aeronavigatsiooniteenuste tulemuslikkust, et hinnata, kas tulemuslikkuse kavas esitatud tulemuseesmäärke täidetakse.

Kui riiklik järelevalveasutus leiab, et neid eesmäärke ei täideta või on oht, et neid eesmäärke ei täideta, teavitab ta sellest viivitamata komisjoni. Asjaomane liikmesriik või riiklik järelevalveasutus kohaldab põhjendamatu viivitusega enda määratletud asjakohaseid meetmeid, et olukord lahendada ja tulemuslikkuse kavas esitatud eesmärgid saavutada, võttes arvesse rakendusmääruse (EL) 2019/123 artikli 10 lõikes 2 osutatud parandusmeetmeid. Nad esitavad teabe nende asjakohaste meetmete kohta komisjonile põhjendamatu viivitusega.

Hiljemalt iga aasta 1. juunil esitavad riiklikud järelevalveasutused komisjonile aruande esimeses lõigus osutatud jälgimise tulemuste kohta eelneval aastal.

2. Komisjon jälgib võrgustiku funktsioonide tulemuslikkust ja hindab, kas võrgustiku tulemuslikkuse kavas esitatud tulemuseesmärgid on täidetud.

Kui komisjon leiab, et võrgustiku tulemuslikkuse kavas esitatud tulemuseesmärgid pole täidetud või on oht, et neid ei täideta, nõuab komisjon, et võrgustiku haldaja määraks kindlaks asjakohased meetmed, et olukord lahendada ja need eesmärgid saavutada. Võrgustiku haldaja esitab teabe nende meetmete kohta komisjonile põhjendamatu viivitusega.

3. Lõike 1 viimases lõigus osutatud aruannete põhjal, lõikes 2 osutatud komisjoni jälgimise põhjal ja artikli 36 lõike 1 kohaselt saadud andmete analüüsi põhjal jälgib komisjon aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja võrgustiku funktsioonide täitmise tulemuslikkust ning hindab korrapäraselt, kas tulemuseesmäärke täidetakse. Komisjon teavitab liikmesriike oma järelevalvetegevusest vähemalt kord aastas.

#### Artikkel 38

### Avaldamine

1. Liikmesriigid teevad eelkõige elektrooniliselt avalikult kättesaadavaks järgmise teabe:

- mis tahes otsused, mille nad on teinud kooskõlas artikli 1 lõigetega 4 ja 5;
- mis tahes otsused, mille nad on teinud kooskõlas artikli 35 lõike 3 punktiga c;
- artiklis 12 osutatud tulemuslikkuse kavade projektid;
- artiklis 16 osutatud tulemuslikkuse kavad, mille nad on vastu võtnud;
- artiklites 24, 29 ja 30 osutatud aruandetabelid.

2. Võrgustiku haldaja teeb eelkõige elektrooniliselt avalikult kättesaadavaks järgmise teabe:

- artikli 19 lõikes 1 osutatud võrgustiku tulemuslikkuse kava projekt;
- artikli 19 lõikes 3 osutatud võrgustiku tulemuslikkuse kava, mis on vastu võetud;

3. Komisjon teeb eelkõige elektrooniliselt avalikult kättesaadavaks aruanded ja lisamaterjalid, mille tulemuslikkuse hindamise asutus on esitanud abi kohta, mida see asutus on artikli 3 kohaselt andnud.



IX PEATÜKK

**LÕPPSÄTTED**

*Artikkel 39*

**Riiklike otsuste põhjendamine ja edasikaebamine**

Liikmesriigid tagavad, et otsused, mille nende pädevad riiklikud asutused on käesoleva määruse kohaselt teinud, on nõuetekohaselt põhjendatud ja et liikmesriigi õiguse kohaselt on võimalik tõhusalt nende kohta kohtule kaebus esitada.

*Artikkel 40*

**Kehtetuks tunnistamine**

Rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 tunnistatakse kehtetuks alates 1. jaanuarist 2020. Neid määrusi kohaldataks aga jätkuvalt selliste tulemuslikkuse kavade ja tasusüsteemide rakendamiseks, mis on seotud teise võrdlusperioodiga.

*Artikkel 41*

**Jõustumine**

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 11. veebruar 2019

*Komisjoni nimel*  
*president*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## I LISA

## PÕHILISED TULEMUSNÄITAJAD JA JÄLGIMISEKS KASUTATAVAD NÄITAJAD

## 1. JAGU

**Põhilised tulemusnäitajad, mida kasutatakse kogu ELi hõlmavate eesmärkide seadmiseks, ja näitajad jälgimiseks liidu tasandil**

## 1. OHUTUS

## 1.1. Põhilised tulemusnäitajad

Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse miinimumtase, mis tuleb saavutada aeronavigatsiooniteenuse osutajatel, kellel on sertifikaat lennuliiklusteenuste osutamiseks. Selle põhilise tulemusnäitajaga mõõdetakse järgmiste ohutusjuhtimisega seotud eesmärkide täitmise ulatust:

- a) ohutuspoliitika ja -eesmärgid;
- b) ohutusrisiki juhtimine;
- c) ohutuse tagamine;
- d) ohutuse edendamine;
- e) ohutuskultuur.

## 1.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Ohutust mõjutavate lennuraja loata hõivamiste määr liidu tasandil, arvatuna 2. jao punkti 1.2 alapunkti a kohaselt;
- b) ohutust mõjutavate hajutusmiinimumi rikkumiste määr liidu tasandil, arvatuna 2. jao punkti 1.2 alapunkti b kohaselt.

## 2. KESKKOND

## 2.1. Põhilised tulemusnäitajad

Selle põhilise tulemusnäitajaga mõõdetakse marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmist tõhusust, mis arvutatakse järgmiselt:

- a) see näitaja on seireandmete alusel kindlaks määratud tegeliku trajektoori marsruutlennuosa pikkuse ja saavutatud vahemaa vaheline suhe kõikide artikli 1 kohases õhuruumis (edaspidi „Euroopa õhuruum“) käitavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;
- b) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;
- c) kui lend väljub väljaspool Euroopa õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks lähte- või sihtpunktidenast vastavalt Euroopa õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte, mitte lähte- ega sihtlennujaamu;
- d) kui lend väljub Euroopa õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui Euroopa õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub Euroopa õhuruumis;
- e) „saavutatud vahemaa“ on funktsioon, mis hõlmab lennu õhuruumiosadesse sisenemise ja neist väljumise punktide asukohti kogu trajektoiril. Saavutatud vahemaa väljendab nende punktide osa, kui arvutatakse lennu lähte- ja sihtkoha vahelist vahemaad mööda suuringjoont;
- f) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

## 2.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul, arvatuna järgmiselt:
  - i) erinevus viimases esitatud lennuplaanis märgitud marsruutlennuosa trajektoori pikkuse ja vastava suuringjoone osa vahel kõikide Euroopa õhuruumis käitavate ja seda läbivate IFR-lendude puhul;

- ii) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;
  - iii) kui lend väljub väljaspool Euroopa õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks lähte- või sihtpunktidenast vastavalt Euroopa õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte, mitte lähte- ega sihtlennujaamu;
  - iv) kui lend väljub Euroopa õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui Euroopa õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub Euroopa õhuruumis;
  - v) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.
- b) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus lühima piirangutega trajektoori puhul, arvutatuna järgmiselt:
- i) see näitaja väljendab erinevust marsruutlennuosa pikkuse vahel lühima piirangutega marsruudi puhul, mis on lennu planeerimisel võimalik (arvutatuna marsruutide leidmise algoritmide ja võrgustiku haldaja lennuplaanide kontrollisüsteemide abil ning mõõdetuna ühe terminali manööverdusalast väljumise ja teise terminali manööverdusalasse sisenemise punkti vahel), ning vastava suurringjoone osa vahel kõikide Euroopa õhuruumis käitavate ja seda läbivate IFR-lendude puhul;
  - ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse sõjalise tegevusega ja tegevuseta päevadel kehtestatud õhuruumi-piiranguid, mis on esitatud võrgustiku haldaja avaldatud marsruudi kasutatavuse dokumendis, ja tingimuslike marsruutide tegelikku staatust viimase lennuplaani esitamise ajal;
  - iii) „marsruutlennuosa“ viitab osale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;
  - iv) kui lend väljub väljaspool Euroopa õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks lähte- või sihtpunktidenast vastavalt Euroopa õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte, mitte lähte- ega sihtlennujaamu;
  - v) kui lend väljub Euroopa õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui Euroopa õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub Euroopa õhuruumis;
  - vi) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.
- c) Reserveeritud või eraldatud õhuruumi tõhus kasutamine, mis on arvutatud suhtena selle aja vahel, mida algselt taotleti õhuruumi reserveerimiseks või üldisest lennuliiklusest eraldamiseks, ja lõpliku aja vahel, mida kasutati toiminguks, milleks eespool nimetatud eraldamine või reserveerimine oli ette nähtud. Selle näitaja arvutamisel võetakse arvesse kõiki õhuruumi eraldamisi, millest võrgustiku haldajale on teatatud.
- d) Olemasolevate õhuruumistruktuuride, sealhulgas reserveeritud või eraldatud õhuruumi ja tingimuslike marsruutide kasutamise määr lennuplaanide koostamisel, arvutatuna üldise lennuliikluse puhul suhtena selliste õhusõidukite arvu vahel, mille lennuplaanide koostamisel kasutati neid õhuruumistruktuure, ja selliste õhusõidukite arvu vahel, mille lennuplaanide koostamisel oleks võinud neid õhuruumi struktuure kasutada.
- e) Olemasolevate õhuruumistruktuuride, sealhulgas reserveeritud või eraldatud õhuruumi ja tingimuslike marsruutide kasutamise määr, arvutatuna üldise lennuliikluse puhul suhtena selliste õhusõidukite arvu vahel, mis lendavad nende õhuruumi struktuuride kaudu, ja selliste õhusõidukite arvu vahel, mille lennuplaanide koostamisel oleks võinud neid õhuruumi struktuure kasutada.

### 3. LÄBILASKEVÕIME

#### 3.1. Põhiline tulemusnäitaja

Aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvutatuna järgmiselt:

- a) marsruutlennu ATFM-hilinemiste pikkuse arvutab võrgustiku haldaja arvestusliku stardiaja ja enda kalkuleeritud stardiaja vahelise erinevusena;

- b) selle näitaja puhul kasutatakse järgmisi mõisteid:

„arvestuslik stardiaeg“ – õhusõiduki lendutõusu aja prognoos, mille on koostanud võrgustiku haldaja ja mis põhineb viimasel arvestuslikul liikumise alguse ajal või liikumise alguse sihtajal selliste lennujaamade puhul, mis on hõlmatud lennujaamade ühise otsustusprotsessiga, ning millele on liidetud võrgustiku haldaja arvatud arvestuslik lendutõusuks valmistumise aeg;

„kalkuleeritud stardiaeg“ – õhusõiduki eeldatav lendutõusu aeg, mille võrgustiku haldaja on määranud lennu päeval teenindusaegade taktikalise jaotamise kaudu;

„arvestuslik lendutõusuks valmistumise aeg“ – arvestuslik aeg liikumise alguse ja lendutõusu vahel. See aeg hõlmab puhveraega, et arvestada viivitustega ootejoonel, või seisuplatsist eemal tehtavat jäätõrjet enne lendutõusu;

- c) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;
- d) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

### 3.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Terminalis ja lennujaamas osutatavate aeronavigatsiooniteenustega seotud ja sihtlennujaamas kohaldatavatest maandumispiirangutest tingitud ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe saabuva lennu kohta, arvatuna järgmiselt:
- see näitaja väljendab ATFM-hilinemiste genereeritud keskmist pikkust ühe saabuva IFR-lennu kohta;
  - selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki sihtlennujaamas maanduvaid IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;
  - see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- b) Nende lendude protsent, mille marsruudi ATFM-hilinemise pikkus on üle 15 minuti, arvatuna järgmiselt:
- marsruudi ATFM-hilinemine arvutatakse kooskõlas punkti 3.1 alapunktiga a;
  - selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;
  - see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- c) Väljumiste mis tahes põhjusel hilinemiste keskmine pikkus minutites lennu kohta, arvatuna järgmiselt:
- see näitaja kajastab keskmist hilinemist, mis on tingitud järgmisest:
    - lennuettevõtja tegevusest tingitud hilinemised;
    - marsruudi ATFM-hilinemised, millest on teatanud õhuruumi kasutajad;
    - edasikanduvad (ahelreaktsioonina toimuvad) hilinemised;
    - lennujaama tegevusest tingitud hilinemised, sealhulgas õhuruumi kasutajate teatatud lennujaama ATFM-hilinemised, mis tulenevad liiklusmahul põhinevast reguleerimisest asukohas, mis on liigitatud lennujaamamatsooniks või lennujaamaks;
  - selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki IFR-lende ja see arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

## 4. KULUTÕHUSUS

### 4.1. Põhilised tulemusnäitajad

Kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna aastane muutus, arvatuna järgmiselt:

- a) seda näitajat väljendatakse protsendina, mis näitab kogu ELi hõlmava marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmise kindlaksmääratud ühikuhinna aastast muutust alates artikli 9 lõike 4 punktis a osutatud lähteväärtusest;

- b) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;
- c) kogu ELi hõlmav marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind väljendab suhet marsruudi kindlaksmääratud kulude ja marsruuditeenuste ühikutes väljendatud marsruudi prognoositud liikluse vahel, mida võrdlusperioodi igal aastal liidu tasandil eeldatakse, nagu esitatud komisjoni eeldustes seoses kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kehtestamisega kooskõlas artikli 9 lõikega 3;
- d) kogu ELi hõlmav marsruudi aeronavigatsiooniteenuste keskmine kindlaksmääratud ühikuhind arvutatakse eurodes ja reaalkväärtuses.

#### 4.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

kasutajate tegelik ühikuhind liidu tasandil osutatud marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste eest, arvutatuna eraldi järgmiselt:

- a) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta iga liikmesriigi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade ja asjaomase aasta artikli 25 lõike 2 kohaste kohanduste kaalutud keskmisena;
- b) seda näitajat väljendatakse eurodes ja nominaalkväärtuses.

#### 2. JAGU

### **Põhilised tulemusnäitajad, mida kasutatakse eesmärkide seadmiseks, ja näitajad, mida kasutatakse jälgimiseks kohalikul tasandil**

#### 1. OHUTUS

##### 1.1. Põhiline tulemusnäitaja

Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse tase kooskõlas 1. jao punktiga 1.1.

Selle näitaja puhul tähendab „kohalik“ aeronavigatsiooniteenuse osutajate tasandit.

##### 1.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Liikmesriigi lennujaamades toimunud lennuraja loata hõivamiste määr, mille arvutamiseks jagatakse neis lennujaamades toimunud ohutust mõjutavate lennuraja loata hõivamiste koguarv IFR- ja VFR-lendude koguarvuga neis lennujaamades.
- b) Liikmesriigi kõigi lennuliiklusteenindusüksuste kontrollitavas õhuruumis toimunud hajutusmiinimumi rikkumiste määr, mille arvutamiseks jagatakse selles õhuruumis toimunud ja mõju avaldavate hajutusmiinimumi rikkumiste koguarv kontrollitud lennutundide koguarvuga selles õhuruumis.
- c) Lennujaamas toimunud lennuraja loata hõivamiste määr, mille arvutamiseks jagatakse selles lennujaamas toimunud ohutust mõjutavate ning lennuliiklusteenuste või CNS-teenustega seotud lennuraja loata hõivamiste koguarv IFR- ja VFR-lendude koguarvuga selles lennujaamas.
- d) Hajutusmiinimumi rikkumiste määr õhuruumis, kus aeronavigatsiooniteenuse osutaja lennuliiklusteenuseid osutab; selle arvutamiseks jagatakse ohutust mõjutavate ning lennuliiklusteenuste või CNS-teenustega seotud hajutusmiinimumi rikkumiste koguarv kontrollitud lennutundide koguarvuga selles õhuruumis.
- e) Kui rakendatakse ohutusandmete automaatsalvestuse süsteeme, siis nende süsteemide kasutamine aeronavigatsiooniteenuse osutajate poolt osana nende ohutuselase riskijuhtimise raamistikust; selle eesmärk on vähemalt hajutusmiinimumi rikkumiste ja lennuraja loata hõivamistega seotud andmete kogumine, säilitamine ja reaalkväärtused analüüs.

Selles punktis osutatud näitajad, mida kasutatakse jälgimiseks, arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.

Punktides a ja c sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ lennujaama tasandit. Punktis b sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit. Punktis d sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ aeronavigatsiooniteenuse osutaja tasandit.

## 2. KESKKOND

### 2.1. Põhiline tulemusnäitaja

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus, mis arvutatakse järgmiselt:

- a) see näitaja kajastab seireandmete alusel kindlaksmääratud tegeliku trajektoori marsruutlennuosa pikkuse ja saavutatud vahemaa vahelist suhet kõikide kohalikus õhuruumis käitavate või seda läbivate IFR-lendude puhul;
- b) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lähte- ja sihtlennujaamade;
- c) kui lend väljub väljaspool kohalikku õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks kohalikku õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte;
- d) kui lend väljub kohalikus õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui kohalikku õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub kohalikus õhuruumis;
- e) „saavutatud vahemaa“ on funktsioon, mis hõlmab lennu kohalikku õhuruumi sisenemise ja sealt väljumise punktide asukohti. Saavutatud vahemaa väljendab nende punktide osa, kui arvutatakse lennu lähte- ja sihtkoha vahelist vahemaad mööda suuringjoont;
- f) selle näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandit, olenevalt sellest, millisel tasandil tulemuslikkuse kava on kehtestatud;
- g) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.

### 2.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul, arvutatuna kohalikul tasandil järgmiselt:
  - i) erinevus viimases esitatud lennuplaanis märgitud marsruutlennuosa trajektoori pikkuse ja vastava suuringjoone osa vahel kõikide kohalikus õhuruumis käitavate ja seda läbivate IFR-lendude puhul;
  - ii) „marsruutlennuosa“ viitab läbilennatud vahemaale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lennujaama;
  - iii) kui lend väljub väljaspool kohalikku õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks kohalikku õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte;
  - iv) kui lend väljub kohalikus õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui kohalikku õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub kohalikus õhuruumis;
  - v) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.
- b) Marsruutlennu horisontaalosa keskmine tõhusus lühima piirangutega trajektoori puhul, arvutatuna kohalikul tasandil järgmiselt:
  - i) see näitaja väljendab erinevust marsruutlennu osa pikkuse vahel lühima piirangutega marsruudi puhul, mis on lennu planeerimisel võimalik (arvutatuna marsruutide leidmise algoritmide ja võrgustiku haldaja lennuplaanide kontrollisüsteemide abil), ning saavutatud vahemaa vahel kõikide kohalikus õhuruumis käitavate ja seda läbivate IFR-lendude puhul;
  - ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse õhuruumipiiranguid, mis on esitatud võrgustiku haldaja avaldatud marsruudi kasutatavuse dokumendis, ja tingimuslike marsruutide tegelikku staatust viimase lennuplaani esitamise ajal;
  - iii) „marsruutlennuosa“ viitab osale väljaspool 40-meremiilise raadiusega ringi ümber lähte- ja sihtlennujaamade;

- iv) kui lend väljub väljaspool kohalikku õhuruumi asuvast lennujaamast või saabub sinna, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks kohalikku õhuruumi sisenemise või sealt väljumise punkte;
  - v) kui lend väljub kohalikus õhuruumis asuvast lennujaamast ja saabub sinna ning läbib muud kui kohalikku õhuruumi, kasutatakse selle näitaja arvutamiseks üksnes seda osa lennust, mis toimub kohalikus õhuruumis;
  - vi) „saavutatud vahemaa“ on funktsioon, mis hõlmab lennu kohalikku õhuruumi sisenemise ja sealt väljumise punktide asukohti. Saavutatud vahemaa väljendab nende punktide osa, kui arvutatakse lennu lähte- ja sihtkoha vahelist vahemaad mööda suuringjoont;
  - vii) see näitaja arvutatakse keskmisena kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta. Selle keskmise arvutamisel ei võeta arvesse kümmet suurimat ja kümmet väikseimat päevaväärtust.
- c) Lendutõusuks valmistumise etapis kulunud lisa-aeg, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:
- i) see näitaja väljendab erinevust tegeliku lendutõusuks valmistumise aja ja piiranguteta lendutõusuks valmistumise aja vahel;
  - ii) piiranguteta lendutõusuks valmistumise aeg on lennujaamas lendutõusuks valmistumisele kuluv aeg ülekoormuse puudumise korral ja vähese liikluse tingimustes;
  - iii) seda näitajat väljendatakse minutites ühe väljumise kohta ja see arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- d) Terminali õhuruumis kulunud lisa-aeg, mis arvutatakse kohalikul tasandil järgmiselt:
- i) selle näitajaga väljendatakse lähenemise järjestamise ja ajalise hajutamise ala (ASMA) läbimiseks kuluva aja ning ASMA läbimiseks kuluvate ajavahemike alusel arvutatud piiranguteta aja vahelist suhet;
  - ii) ASMA läbimiseks kuluvate ajavahemike alusel arvutatud piiranguteta aeg määratakse kindlaks iga lendude rühma kohta, millel on samad parameetrid, st õhusõidukiklass, ASMA sisenemise sektor ja maandumisrada, ning see väljendab ASMA läbimiseks kulunud aega ülekoormuse puudumise korral ja vähese liikluse tingimustes;
  - iii) seda näitajat väljendatakse minutites ühe saabumise kohta ja see arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;
  - iv) „ASMA“ on määratletud kui sihtlennujaama ümbritsev silinder raadiusega 40 meremiili.
- e) Nende saabuvate lendude osakaal, mille puhul kasutatakse pidevat laskumist (*Continuous Descent Operation – CDO*), arvutatuna kohalikul tasandil järgmiselt:
- i) see näitaja väljendab suhet nende saabuvate lendude koguarvu vahel, mille puhul alustatakse riikliku järelevalveasutuse kindlaksmääratud kõrguselt pidevat laskumist, ja saabuvate lendude koguarvu vahel.
  - ii) see näitaja arvutatakse protsendina kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- f) Reserveeritud või eraldatud kohaliku õhuruumi tõhus kasutamine, mis arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga c.
- g) Olemasolevate kohaliku õhuruumi struktuuride kasutamise määr lennuplaanide koostamisel, arvutatuna kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga d.
- h) Olemasolevate kohaliku õhuruumi struktuuride kasutamise määr, mis arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga e.
- i) Punktides a ja b sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandit, olenevalt sellest, millisel tasandil tulemuslikkuse kava on kehtestatud, sealhulgas juhtudel, kui lennuliiklusteenuste osutamise vastutus on piiriülese koostöö tulemusel üle antud. Punktides c ja d sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ sellise lennujaama tasandit, kus IFR-lendude arv aastas on vähemalt 80 000. Punktis e sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ lennujaama tasandit. Punktides f–h sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit, mille puhul tehakse jaotus piirkondlike juhtimiskeskuste vastutusalasse kuuluvate piirkondade tasandil, sealhulgas juhtudel, kui lennuliiklusteenuste osutamise vastutus on piiriülese koostöö tulemusel üle antud.

### 3. LÄBILASKEVÕIME

#### 3.1. Põhilised tulemusnäitajad

- a) Aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvatuna järgmiselt:
  - i) marsruudi ATFM-hilinemine, mis on arvatud kooskõlas 1. jao punkti 3.1 alapunktiga a;
  - ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki kohalikku õhuruumi läbivaid IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused; samuti võetakse arvesse muid õhuruume läbivaid IFR-lende, kui hilinemisi korrigeeritakse tagantjärele kohandamisega, mida koordineerib võrgustiku haldaja ja mille puhul operatiivses lennutegEVuses osalevad sidusrühmad teavitavad võrgustiku haldajat ATFM-hilinemiste mõõtmise, liigitamise ja jaotamisega seotud küsimustest.
  - iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;
  - iv) selle näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandit, olenevalt sellest, millisel tasandil tulemuslikkuse kava on kehtestatud;
  - v) jälgimiseks jaotatakse selle näitaja puhul arvatud väärtused riikide kaupa, kui tulemuslikkuse kava on kehtestatud funktsionaalse õhuruumiosa tasandil, sealhulgas juhtudel, kui lennuliiklusteenuste osutamise vastutus on piiriülese koostöö tulemusel üle antud.
- b) Terminalis ja lennujaamas osutatavate aeronavigatsiooniteenustega seotud ATFM-hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe saabuva lennu kohta, arvatuna kohalikul tasandil järgmiselt:
  - i) see näitaja väljendab ATFM-piirangutest tingitud keskmist hilinemist sihtlennujaamas ühe saabuva IFR-lennu kohta;
  - ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki sihtlennujaamas maanduvaid IFR-lende ja kõiki ATFM-hilinemiste põhjusi, välja arvatud erakorralised sündmused;
  - iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
  - iv) selle näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit;
  - v) jälgimiseks jaotatakse selle näitaja puhul arvatud väärtused lennujaamade kaupa.

#### 3.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Nende IFR-lendude protsent, mille puhul peetakse kohalikul tasandil kinni nende lennuliiklusvoogude juhtimise kohastest väljumisaegadest, arvatuna kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- b) Lähtelennujaamas kohaldatavatest stardipiirangutest tulenevate ja lennujuhtimisega seotud väljumiseelsete hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvatuna järgmiselt:
  - i) see näitaja väljendab lennujuhtimisega seotud väljumiseelse hilinemise keskmist pikkust ühe väljuva IFR-lennu kohta;
  - ii) selle näitaja puhul võetakse arvesse kõiki lähtelennujaamast väljuvaid IFR-lende ning see hõlmab stardi hilinemisi, mis tulenevad lennujuhtimispiirangutest, mida kohaldatakse seisuplatsilt väljumiseks valmis oleva õhusõiduki suhtes;
  - iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- c) Väljumiste mis tahes põhjusel hilinemiste keskmine pikkus minutites ühe lennu kohta, arvatuna kohalikul tasandil kooskõlas 1. jao punkti 3.2 alapunktiga c.
- d) Punktis a sätestatud näitaja puhul tähendab „kohalik“ riigi tasandit lennujaamade kaupa. Punktides b ja c sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ selliste lennujaamade tasandit, kus IFR-lendude arv aastas on vähemalt 80 000.



#### 4. KULUTÕHUSUS

##### 4.1. Põhilised tulemusnäitajad

- a) Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind, mis on arvutatud järgmiselt:
  - i) see näitaja väljendab suhet marsruudi kindlaksmääratud kulude ja tasude sissenõudmise piirkonna prognoositud liikluse vahel, mida võrdlusperioodi igal aastal kohalikul tasandil eeldatakse (väljendatuna marsruuditeenuste ühikutes), nagu esitatud tulemuslikkuse kavades;
  - ii) seda näitajat väljendatakse reaalkaardis ja riigi omavääringus;
  - iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- b) Terminali aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind, mis on arvutatud järgmiselt:
  - i) see näitaja väljendab suhet kindlaksmääratud kulude ja prognoositud liikluse vahel, mida võrdlusperioodi igal aastal kohalikul tasandil eeldatakse (väljendatuna terminaliteenuste ühikutes), nagu esitatud tulemuslikkuse kavades;
  - ii) seda näitajat väljendatakse reaalkaardis ja riigi omavääringus;
  - iii) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
- c) Punktides a ja b sätestatud näitajate puhul tähendab „kohalik“ tasude sissenõudmise piirkonna tasandit.

##### 4.2. Jälgimiseks kasutatav näitaja

Kasutajate osutatud marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste tegelik ühikuhind, arvatuna eraldi järgmiselt:

- a) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade ja asjaomase aasta artikli 25 lõike 2 kohaste kohanduste summana;
- b) seda näitajat väljendatakse nominaalkaardis ja riigi omavääringus.

### 3. JAGU

#### **Põhilised tulemusnäitajad, mida kasutatakse eesmärkide seadmiseks, ja näitajad võrgustiku funktsioonide jälgimiseks**

1. Kõiki käesolevas jaos sätestatud näitajaid kohaldatakse käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluvas geograafilises piirkonnas.
2. OHUTUS

##### 2.1. Põhilised tulemusnäitajad

Võrgustiku haldaja ohutusjuhtimise tulemuslikkuse tase kooskõlas 1. jao punktiga 1.1.

##### 2.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

Lennuliiklusvoo juhtimisest tulenev aeronavigatsiooniteenuse osutaja deklareeritud sektori läbilaskevõime ületamine ATFM-piirangute kohaldamise ajal, arvatuna järgmiselt:

- a) suhe selle aja vahel, mil lendude arv ületab ATFM-piirangute kohaldamise ajal enam kui 10 % ulatuses sektori läbilaskevõimet, mille aeronavigatsiooniteenuse osutaja on deklareerinud, ning kogu aja vahel, mil ATFM-piiranguid kohaldatakse, arvatuna kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta;
- b) selle näitaja puhul jaotatakse reguleeritud aeg 20-minutiste intervallidega kattuvateks tunniajasteks osadeks.

#### 3. KESKKOND

##### 3.1. Põhilised tulemusnäitajad

Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsioonist tulenev marsruutlennuosa tõhususe paranemine viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul, väljendatuna protsendina marsruudilennuosa tõhususe aastast muutunud viimases esitatud lennuplaanis märgitud trajektoori puhul ja arvatuna kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga a.

#### 4. LÄBILASKEVÕIME

##### 4.1. Põhilised tulemusnäitajad

- a) Ühise otsustamisega seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest tuleneva marsruudi ATFM-hilinemiste vähenemise osakaal marsruudi ATFM-hilinemiste aastases koguvähenemises, mille puhul marsruudi ATFM-hilinemiste pikkus on arvutatud kooskõlas 1. jao punktiga 3.1.
- b) Ühise otsustamisega seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest tuleneva saabuvate lendude ATFM-hilinemiste vähenemise osakaal saabuvate lendude ATFM-hilinemiste aastases koguvähenemises, mille puhul saabuvate lendude ATFM-hilinemiste pikkus on arvutatud kooskõlas 1. jao punkti 3.2 alapunktiga a.

##### 4.2. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

- a) Selliste IFR-lendude aastane protsent, mille ATFM-hilinemise pikkus on üle 15 minuti.
- b) Selliste ATFM-piirangute keskmine päevane arv kalendriaasta kohta, millest igäühest tuleneb vähem kui 200 minuti pikkune hilinemine.
- c) Marsruudi ATFM-hilinemiste keskmine pikkus nädalavahetusel kalendriaasta kohta, väljendatuna minutites ühe lennu kohta.
- d) Läbilaskevõime ja töötajatega seotud esimese rotatsiooni hilinemiste aastane protsent, et võrgustiku haldaja saaks iga aasta kindlaks teha piirkondlikud kontrollkeskused/lennujaamad, kus võib olla võimalik hilinemist kõige rohkem vähendada.
- e) Reserveeritud või eraldatud õhuruumi tõhus kasutamine, mis arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga c.
- f) Olemasolevate õhuruumi struktuuride kasutamise määr lennuplaanide koostamisel, arvatuna kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga d.
- g) Olemasolevate õhuruumi struktuuride kasutamise määr, mis arvutatakse kooskõlas 1. jao punkti 2.2 alapunktiga e.

#### 5. KULUTÕHUSUS

##### 5.1. Jälgimiseks kasutatavad näitajad

Võrgustiku haldaja ülesannete täitmise ühikuhind, mis on arvutatud järgmiselt:

- a) see näitaja väljendab suhet võrgustiku haldaja ülesannete täitmise tegelike kulude ja marsruuditeenuste ühikutes väljendatud marsruudi liikluse vahel võrdlusperioodil selle geograafilise piirkonna tasandil, kus võrgustiku haldaja täidab võrgustiku funktsioonide täitmiseks vajalikke ülesandeid;
  - b) seda näitajat väljendatakse eurodes ja reaalkaardis;
  - c) see näitaja arvutatakse kogu kalendriaastaks võrdlusperioodi iga aasta kohta.
-

## II LISA

**ARTIKLI 10 LÕIKES 1 OSUTATUD RIIGI VÕI FUNKTSIONAALSE ÕHURUUMIOSA TASANDI TULEMUSLIKKUSE KAVA VORM**

## 1. SISSEJUHATUS

- 1.1. Olukorra kirjeldus, sealhulgas kava geograafiline katvus ja selles sisalduvad teenused, kavaga hõlmatud aeronavigatsiooniteenuse osutajate loetelu ning tulemuslikkuse kavaga seotud muu üldteave.
- 1.2. Tulemuslikkuse kava aluseks olevad artikli 10 lõike 2 punktides f ja g osutatud liiklusprognoosid, mis on väljendatud IFR-lendudena ja teenuseühikutena ning põhinevad Eurocontrol'i statistika ja prognooside talituse (STATFOR) lähteprognoosidel. Kui prognoosid erinevad STATFORi lähteprognoosidest, tuleb dokumenteerida põhjused, mis õigustavad artikli 10 lõike 2 punktides f ja g osutatud prognoosist erineva prognoosi kasutamist, ja esitada nende prognooside kasutamise põhjendus.
- 1.3. Sidusrühmadega tulemuslikkuse kava projekti asjus peetud konsultatsiooni tulemuste kirjeldus, mis sisaldab küsimusi, milles oldi üksmeel ja milles jäädi eriarvamusele, ning nende eriarvamuste põhjused.
- 1.4. Selliste lennujaamade loetelu, mille suhtes kohaldatakse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi, ning nende keskmine IFR-lendude arv aastas.
- 1.5. Asjakohasel juhul nende teenuste loetelu, mille puhul on artikli 35 kohaselt otsustatud, et neid osutatakse turutingimustel.
- 1.6. Funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil vastu võetud tulemuslikkuse kavade puhul tulemuslikkuse kava koostamisel ja vastuvõtmisel järgitud protsessi kirjeldus.
- 1.7. Märge, kas kohaldatakse artiklis 34 osutatud lihtsustatud tasusüsteemi, ja kui seda tehakse, siis tõendid, et selles artiklis sätestatud tingimusi täidetakse, ning lihtsustatud tasusüsteemi kohaldamise kirjeldus ja sellesse süsteemi kuuluvad tasude sissenõudmise piirkonnad.

## 2. INVESTEERINGUD

- 2.1. Võrdlusperioodiks kavandatud põhivarasse tehtavate uute ja olemasolevate investeeringute kulude, laadi ja kasu kirjeldus ja põhjendus.
- 2.2. Punktis 2.1 osutatud teave hõlmab eelkõige järgmist:
  - a) uute ja olemasolevate investeeringute kindlaksmääratud amortisatsiooni-, kapitali- ja rendikulud kogu võrdlusperioodil ja selle igal kalendriaastal, nagu on nõutud VII lisas;
  - b) suurte investeeringute kirjeldus ja põhjendus, sealhulgas seoses järgmiste elementidega:
    - i) iga suure investeeringu koguväärtus;
    - ii) omandatud või renditud vara(d);
    - iii) teave kasu kohta, mida õhuruumi kasutajad investeeringust saavad, ja õhuruumi kasutajate esindajatega konsulteerimise tulemuste kohta;
    - iv) suurte investeeringute puhul lennuliikluse korraldamise süsteemidesse:
      - uutesse süsteemidesse, olemasolevate süsteemide ajakohastamise ja väljavahetamise tehtavate investeeringute eristus;
      - iga investeeringu asjakohasuse põhjendus seoses Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkavaga ja määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklis 15a osutatud ühisprojektidega;
  - c) funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil saavutatud koostoime üksikasjalik kirjeldus või asjakohasel juhul muude piiriülese koostöö algatuste kaudu saavutatud koostoime üksikasjalik kirjeldus, eelkõige seoses ühise taristu ja ühishangetega.

## 3. RIIKLIKUD VÕI FUNKTSIONAALSETE ÕHURUUMIOSADE TULEMUSEESMÄRGID JA MEETMED NENDE SAAVUTAMISEKS

- 3.1. Iga põhilise tulemusvaldkonna riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid, mis on seatud kõigi I lisa 2. jaos sätestatud põhiliste tulemusnäitajate kohta ning võrdlusperioodi igaks kalendriaastaks.

- 3.2. Kõigi põhiliste tulemusvaldkondade puhul nende põhimeetmete kirjeldus, mis on kehtestatud riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil tulemuseesmärkide saavutamiseks.
- 3.3. Lisateave, millega põhjendatakse riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandi tulemuseesmärke kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas:
- a) marsruudi ja terminali aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud kulud, mis on igaks võrdlusperioodi aastaks kehtestatud vastavalt määruse (EÜ) nr 550/2004 artikli 15 lõikele 2 ja käesolevale määrusele;
  - b) marsruudi- ja terminaliteenuste ühikute prognoos võrdlusperioodi iga aasta kohta;
  - c) marsruudi ja terminali kulutõhususeesmärkide lähteväärtused, millele on osutatud artikli 10 lõike 2 punktis a, ning selle meetodika põhjendus, mida kasutati nende väärtuste kindlaksmääramiseks igas tasude sissenõudmise piirkonnas;
  - d) nende kriteeriumide ja selle meetodika kirjeldus ja põhjendus, mida kasutati kulude jaotamiseks tasude sissenõudmise piirkondade vahel ning marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel vastavalt artikli 22 lõikele 5;
  - e) asjaomaste aeronavigatsiooniteenuse osutajate omakapitali investeeringute tulususe kirjeldus ja põhjendus, samuti finantsvõimenduse määra ja kindlaksmääratud kuludes sisalduva kapitali maksumuse arutamiseks kasutatud varabaasi koosseisu kirjeldus ja põhjendus;
  - f) majandusprognooside kirjeldus ja põhjendus, mis hõlmab järgmist:
    - kindlaksmääratud kuludes sisalduvate pensionikulude arvestamiseks kasutatud prognoosid, kaasa arvatud prognooside koostamise aluseks olnud pensioneid ja pensioniarvestust käsitlevate riiklike õigusaktide kirjeldus ning teave selle kohta, kas asjaomaseid õigusakte on kavas muuta;
    - aeronavigatsiooniteenuste osutamise rahastamiseks võetavate laenude intressi määra prognoosid, kaasa arvatud laenude suurus, laenuperioodi pikkus ja muu asjakohane teave ning kaalutud keskmise võlaintrssi kirjeldus, mida kasutatakse maksueelse kapitalikulu määra ning kindlaksmääratud kuludes sisalduvate kapitalikulude arutamiseks;
    - üksnes teavitamise eesmärgil Rahvusvahelise Valuutafondi (IMF) tarbijahinnaindeksil põhinev inflatsiooni-prognoos;
    - kohandused, mis on rangemad rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite sätetest, mille komisjon on vastu võtnud kooskõlas komisjoni määrusega (EÜ) nr 1126/2008; <sup>(1)</sup>
  - g) võrdlusperioodile eelnevatest aastatest tulenevate kohanduste kirjeldus ja selgitus;
  - h) artikli 28 lõikes 3 osutatud kuluartiklitega seotud kindlaksmääratud kulude loetelu ja liigitus;
  - i) kui see on asjakohane, siis võrdlusperioodiks kavandatava olulise restruktureerimise kirjeldus;
  - j) kui see on asjakohane, siis eelnevatel võrdlusperioodidel heaks kiidetud ja hüvitamisele kuuluvad restruktureerimiskulud;
  - k) aruandetabelid ning VII, IX ja XI lisa nõutud lisateave, mis lisatakse tulemuslikkuse kavale.
- 3.4. I lisa 2. jao punkti 2.1 ja punkti 3.1 alapunkti a kohaselt seatud tulemuseesmärkide jaotus iga tulemuslikkuse kavaga hõlmatud aeronavigatsiooniteenuse osutaja tasandil ja funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil kehtestatud tulemuslikkuse kavade puhul kõikide asjaomaste teenuseosutajate panus funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärkide saavutamisse.
- 3.5. Kui kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk puudub, siis kirjeldus ja selgitus selle kohta, kuidas riiklikud tulemuseesmärgid või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid aitavad parandada Euroopa lennuliikluse korraldamise võrgustiku tulemuslikkust.
- 3.6. Põhiliste tulemusvaldkondade vastastikuse sõltuvuse ja nende valdkondade puhul tehtavate kompromisside kirjeldus ja selgitus, kaasa arvatud kompromisside hindamiseks kasutatavad prognoosid.

#### 4. PIIRIÜLESED ALGATUSED JA SESARI RAKENDAMINE

- 4.1. Selliste piiriülese koostöö algatuste kirjeldus, mida rakendatakse või kavatakse rakendada aeronavigatsiooniteenuse osutajate tasandil, et parandada aeronavigatsiooniteenuste osutamist. Neist algatusest tulenev tulemuslikkuse paranemine erinevates põhilistes tulemusvaldkondades.

<sup>(1)</sup> Komisjoni 3. novembri 2008. aasta määrus (EÜ) nr 1126/2008, millega võetakse vastu teatavad rahvusvahelised raamatupidamistandardid kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1606/2002 (ELT L 320, 29.11.2008, lk 1).

4.2. Kirjeldus määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklis 15a osutatud SESARi ühisprojektide elluviimisel hiljuti tehtud ja eeldatavate edusammude kohta ning üleminekukavadega seotud muutuste haldamise tavade kohta, mille eesmärk on minimeerida muutuste mis tahes kahjulikku mõju võrgustiku tulemuslikkusele.

#### 5. LIIKLUSRISKI JAGAMISE KORD JA STIMULEERIMISKAVAD

5.1. Iga tasude sissenõudmise piirkonna puhul kohaldatavate liiklusriski jagamise parameetrite kindlaksmääratud väärtuste kirjeldus kooskõlas artikliga 27:

- a) artikli 27 lõikes 2 osutatud kohaldatav vahemik ja artikli 27 lõikes 3 osutatud liiklusriski jagamisega seotud väärtused;
- b) kui riiklik järelevalveasutus kohandab artikli 27 lõike 5 kohaselt punktis a osutatud liiklusriski jagamise mehhanismi parameetrite väärtusi:
  - i) liiklusriski jagamise parameetrite kindlaksmääratud väärtuste põhjendus;
  - ii) õhuruumi kasutajatega ja aeronavigatsiooniteenuse osutajatega liiklusriski jagamise parameetrite väärtuste kehtestamise asjus konsulteerimise kirjeldus ja konsultatsiooni tulemuste kirjeldus.

5.2. Artikli 11 kohaselt võrdlusperioodil kohaldatavate stimuleerimiskavade puhul:

- a) artikli 11 lõike 3 kohaselt kindlaks määratud stimuleerimiskava parameetrite kirjeldus ja põhjendus, sealhulgas võrdlusväärtused ja nende muutmise mehhanism, kui see on asjakohane;
- b) stimuleerimiskavadega hõlmatud aeronavigatsiooniteenuse osutajate ja tasude sissenõudmise piirkondade loetelu;
- c) asjakohasel juhul artikli 11 lõikes 4 osutatud täiendavate stimuleerimiskavade kirjeldus.

#### 6. TULEMUSLIKKUSE KAVA RAKENDAMINE

Nende protsesside kirjeldus, mille riiklikud järelevalveasutused kehtestavad, et:

- a) jälgida tulemuslikkuse kava rakendamist;
- b) reageerida olukorrale, kui eesmäärke võrdlusperioodil ei saavutata.

---

## III LISA

## ARTIKLI 10 LÕIKES 5 OSUTATUD VÕRGUSTIKU TULEMUSLIKKUSE KAVA VORM

## 1. SISSEJUHATUS

- 1.1. Olukorra kirjeldus, sealhulgas võrgustiku tulemuslikkuse kava ulatus, käsitletavat võrgustiku funktsioonid, rollid ja vastutusala ning muu kavaga seotud üldteave.
- 1.2. Võrgustiku tulemuslikkuse kava aluseks oleva lennuliiklusprognoosi ja makromajandusliku stsenaariumi kirjeldus.
- 1.3. Võrgustiku tulemuslikkuse kava ja võrgustiku strateegilise kava kooskõla kirjeldus.
- 1.4. Sidusrühmadega võrgustiku tulemuslikkuse kava projekti asjus konsulteerimise tulemused, sealhulgas küsimused, milles oldi üksmeel ja milles jäädi eriarvamusele, ning nende eriarvamuste põhjused ja võrgustiku haldusnõukoguga konsulteerimise tulemuste kirjeldus.

## 2. VÕRGUSTIKU HALDAJA PAKUTAV LISAVÄÄRTUS

Koostöövaldkonnad, milles toetatakse liikmesriikide, funktsionaalsete õhuruumiosade, aeronavigatsiooniteenuse osutajate, lennujaamade, õhuruumi tsiviil- ja sõjalisel otstarbel kasutajate ülesandeid ja tegevust.

Võrgustiku haldaja töö kirjeldus seoses järgmisega:

- a) võrgustiku ja piirkondliku tasandi tegevuspõhimõtete väljatöötamine ja ühtlustamine;
- b) võrgustiku prioriteetidel põhinevate õhuruumiprojektide, sealhulgas piiriüleste õhuruumi kavandamise algatuste väljatöötamine ja ühtlustamine;
- c) lennumarsruutide võrgu ja olemasoleva õhuruumi ebatõhusa kasutamise vähendamine;
- d) tõhusamate protsesside väljatöötamine seoses õhuruumi korraldamisega, lennuliiklusvoogudega ja läbilaskevõime haldamisega;
- e) läbilaskevõime ühtlustatud kavandamine ja tegevuse tulemuslikkuse mõõtmine;
- f) lennujuhtide puuduse probleemi lahendamise toetamine võrgustikus;
- g) tehnikavaldkonna kooskõlastamise tugevdamine, sealhulgas funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil, ning tegelemine tehnilise koostalitlusvõimega aeronavigatsiooniteenuse osutajate süsteemide vahel ja eelkõige võrgustiku haldaja süsteemidega;
- h) võrgustiku ohutuse toetamine ning kohaliku tasandi ohutusalase tulemuslikkuse saavutamine, jälgimine ja parandamine.

## 3. TULEMUSEESMÄRGID JA MEETMED

## 3.1. Võrgustiku haldaja ohutusalase tegevuse tulemuslikkus

- a) võrgustiku haldaja tulemuseesmärk seoses ohutusjuhtimise tulemuslikkusega;
- b) nende meetmete kirjeldus, mille võrgustiku haldaja kehtestab selle eesmärgi saavutamiseks;
- c) nende meetmete kirjeldus, mille võrgustiku haldaja kehtestab lennuliiklusvoo juhtimisest tingitud läbilaskevõime ületamisele reageerimiseks.

## 3.2. Võrgustiku haldaja kulutõhususe alase tegevuse tulemuslikkus

- a) nende meetmete kirjeldus, mille võrgustiku haldaja kehtestab oma kulutõhususe parandamiseks.

## 3.3. Võrgustiku iga funktsiooniga seotud tulemuseesmärgid

- a) Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise (ERND) funktsioon:
  - i) I lisa 3. jao punktis 3.1 sätestatud põhilise tulemusnäitajaga seotud tulemuseesmärgid;

- ii) Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsiooni tulemuseesmärkide saavutamiseks ette nähtud meetmete kirjeldus ja selgitus:
    - tõhusa õhuruumstruktuuri kavandamisega seotud meetmed;
    - meetmed, mis on seotud õhuruumi tõhusama kasutamisega operatiivses lennutegevuses osalevate sidusrühmade poolt;
    - lendude optimeerimisega seotud meetmed;
  - iii) muud lendude tõhususega seotud algatused;
  - b) lennuliiklusvoo juhtimise (ATFM) funktsioon:
    - i) I lisa 3. jao punktis 4.1 sätestatud iga asjakohase põhilise tulemusnäitajaga seotud tulemuseesmärgid;
    - ii) lennuliiklusvoo juhtimise funktsiooni tulemuseesmärkide saavutamiseks ette nähtud meetmete kirjeldus ja selgitus:
      - algatused ja tegevus seoses ATFM-hilinemiste, sealhulgas nädalavahetusel esinevate hilinemiste ja ilmast tingitud hilinemiste vähendamisega ning lendudega seotud trahvide minimeerimisega, lennuliiklusvoo juhtimise tõhususega, edasikanduvate hilinemistega ja läbilaskevõime ületamisega;
      - kava sõjaline mõõde;
    - iii) muud läbilaskevõimega seotud algatused;
  - c) piiratud ressursside koordineerimise funktsioonid:
    - i) raadiosageduste koordineerimise funktsioon:
      - võrgustiku läbilaskevõimet toetatavate meetmete kirjeldus;
      - konkreetsete eesmärkide kirjeldus;
    - ii) radari transpondri koodide koordineerimise funktsioon:
      - võrgustiku ohutust toetatavate meetmete kirjeldus;
      - konkreetsete eesmärkide kirjeldus.
4. VÕRGUSTIKU TULEMUSLIKKUSE KAVA RAKENDAMINE
- Nende meetmete kirjeldus, mille võrgustiku haldaja kehtestab, et:
- a) aidata jälgida võrgustiku tulemuslikkuse kava rakendamist ja sellest aru andmist;
  - b) reageerida olukorrale, kui eesmärke võrdlusperioodil ei saavutata;
  - c) suhelda riiklike järelevalveasutustega.
-

## IV LISA

**KRITEERIUMID TULEMUSLIKKUSE KAVADE JA TULEMUSEESMÄRKIDE HINDAMISEKS RIIGI VÕI FUNKTSIONAALSE ÕHURUUMIOSA TASANDIL****1. RIIKLIKE TULEMUSEESMÄRKIDE JA FUNKTSIONAALSETE ÕHURUUMIOSADE TULEMUSEESMÄRKIDE KOOSKÕLA HINDAMINE****1.1. OHUTUS****Ohutusjuhtimise tulemuslikkus**

Riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil seatud ohutusjuhtimise tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega; see kooskõla loetakse saavutatuks, kui ohutusjuhtimise tulemuslikkus vastab võrdlusperioodi igal kalendriaastal vastavatele kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele või ületab neid.

**1.2. KESKKOND****Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus**

Riiklike või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega võrdlusperioodi igal kalendriaastal, võrreldes riiklike tulemuseesmarke või funktsionaalse õhuruumi tulemuseesmarke marsruutlennu horisontaalosa tõhususe kontrollväärtustega, mis on esitatud kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal kättesaadavas uusimas Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas.

Käesolevas punktis tähendab „marsruutlennu horisontaalosa tõhususe kontrollväärtus“ lennu tegeliku trajektoori tõhususe hinnangulist väärtust, mille võrgustiku haldaja on kehtestanud riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil selle tagamiseks, et täidetakse kogu ELi hõlmav marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori tõhususe eesmärk.

**1.3. LÄBILASKEVÕIME****Marsruudi ATFM-hilinemiste keskmine pikkus ühe lennu kohta**

Riiklike või funktsionaalse õhuruumiosa tulemuseesmärkide kooskõla kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega võrdlusperioodi igal kalendriaastal, võrreldes riiklike tulemuseesmarke või funktsionaalse õhuruumi tulemuseesmarke kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal kättesaadavas uusimas Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas esitatud kontrollväärtustega.

**1.4. KULUTÕHUSUS****Marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind**

a) Tasude sissenõudmise piirkonna tasandil kindlaks määratud ühikuhinna arengusuundumuste kooskõla kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumustega samal perioodil, misjuures need arengusuundumused on väljendatud protsendina.

Nende arengusuundumuste arvutamiseks kasutatakse kogu ELi hõlmavate või kohalike tulemuseesmärkide kohaldatavaid väärtusi ja kindlaksmääratud ühikuhindade lähteväärtusi, millele on osutatud artikli 9 lõike 4 punktis a ja artikli 10 lõike 2 punktis a.

b) Tasude sissenõudmise piirkonna tasandil ajavahemikul, mis hõlmab nii tulemuslikkuse kavas käsitletavat võrdlusperioodi kui ka eelnevat võrdlusperioodi („pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengu suundumused“), kindlaks määratud ühikuhinna arengu suundumuste kooskõla kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud ühikuhinna arengu suundumustega samal ajavahemikul; neid suundumusi väljendatakse protsentides.

Pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengu suundumused tasude sissenõudmise piirkonnas arvutatakse, kasutades tasude sissenõudmise piirkonna tasandi tegelikku ühikuhinda aastal, mis eelneb asjaomase eelneva võrdlusperioodi algusele.

c) Kindlaksmääratud ühikuhinna kooskõla: artikli 10 lõike 2 punktis a osutatud kindlaksmääratud ühikuhinna (asjaomase tasude sissenõudmise piirkonna tasandil) lähteväärtuse võrdlus tasude sissenõudmise selliste piirkondade vastava keskmise väärtusega, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on samaväärne tegevus- ja majanduskeskkond, nagu on määratletud artikli 9 lõike 4 punktis c.



- d) Erinevust punktides a–c osutatud kriteeriumidest võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks, et:
- i) võimaldada saavutada põhilises läbilaskevõimega seotud tulemusvaldkonnas riigi või funktsionaalse õhuruumiosa tasandil seatud tulemuseesmärgid, tingimusel et erinevus kogu ELi hõlmavast ühikuhinnast tuleneb üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega; või
  - ii) rakendada ümberkorraldusmeetmeid, millega kaasnevad artikli 2 lõikes 18 osutatud ümberkorralduskulud, tingimusel et erinevus on seotud üksnes kõnealuste ümberkorralduskuludega ning et tulemuslikkuse kavas on esitatud tõendus selle kohta, et hiljemalt järgmisel võrdlusperioodil toovad asjaomased ümberkorraldusmeetmed õhuruumi kasutajatele rahalise netokasu.

## 2. TULEMUSLIKKUSE KAVADE PROJEKTIDE LÄBIVAATAMINE

### 2.1. Elemendid, mis läbi vaadatakse:

- a) meetmed riiklike või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärkide saavutamiseks igas põhilises tulemusvaldkonnas, nagu on osutatud II lisa punktis 3.2;
- b) riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid seoses keskmise ATFM-hilinemisega saabuva lennu kohta:
  - i) võrdlus tegeliku tulemuslikkustaseme ja suundumustega võrdlusperioodil, mis eelneb tulemuslikkuse kavas käsitletavale võrdlusperioodile;
  - ii) lennujaama tasandi tulemuslikkuse võrdlemine samasuguste lennujaamadega;
- c) riiklikud või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid seoses terminali kindlaksmääratud ühikuhinnaga:
  - i) võrdlus marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengu suundumustega kohalikul tasandil;
  - ii) võrdlus tegeliku tulemuslikkustaseme ja suundumustega võrdlusperioodil, mis eelneb tulemuslikkuse kavas käsitletavale võrdlusperioodile;
  - iii) lennujaama tasandi tulemuslikkuse võrdlemine samasuguste lennujaamadega;
- d) põhitegurid ja -parameetrid, millel põhinevad riiklikud tulemuseesmärgid või funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuseesmärgid või tulemuslikkus kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas:
  - i) lähteväärtused ja prognoosid, millel põhineb kindlaksmääratud kulude kehtestamine võrdlusperioodi esimeseks aastaks, võrreldes uusimate kättesaadavate andmetega tegelike kulude kohta;
  - ii) tulemuslikkuse kavas kasutatud lennuliiklusprognoosid ja kui prognoosid erinevad STATFORi lähteprognoosidest, siis esitatud põhjendused;
  - iii) kavandatud kapitalikulud seoses reguleeritavate varade väärtuse ja koosseisuga ning kavandatud maksueelse kapitalikulu määr, sealhulgas võlaintressi määr ja omakapitali investeringute tulusus;
  - iv) uute ja olemasolevate investeringute kindlaksmääratud kulud ja suurte investeringute kohta esitatud põhjendused;
  - v) kindlaksmääratud pensionikulud ja nende arvutamiseks kasutatud prognoosid;
  - vi) aeronavigatsiooniteenuste osutamise rahastamiseks võetavate laenude intressi määra prognoosid, kaasa arvatud laenude suurus, laenuperioodi pikkus ja muu asjakohane teave ning kaalutud keskmine võlaintruss, mida kasutatakse maksueelse kapitalikulu määra ning kindlaksmääratud kuludes sisalduvate kapitalikulude arvutamiseks;
  - vii) meetodika, mida kasutatakse kulude jaotamiseks marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel ning põhjendused meetodika muutuste kohta võrreldes eelneva võrdlusperioodiga;
- e) artikli 27 lõigetes 2 ja 3 osutatud liiklusriski jagamise parameetrite väärtused ning kui riiklik järelevalveasutus on nende parameetrite väärtusi artikli 27 lõike 5 kohaselt kohandanud, siis nende väärtuste põhjendused;

- f) artiklis 11 osutatud stimuleerimiskavad;
  - g) tulemuslikkuse paranemine ja koostoime, mida võimaldavad piiriülese koostöö algatused, sealhulgas koostöö funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil või tööstusliitude kaudu;
  - h) artikli 34 osutatud lihtsustatud tasusüsteemi kohaldamise korral tõendid, et artikli 34 lõikes 2 osutatud tingimused on täidetud.
-

## V LISA

**KRITEERIUMID VÕRGUSTIKU TULEMUSLIKKUSE KAVA PROJEKTI HINDAMISEKS**

- a) Kas võrgustiku tulemuslikkuse kava projekt on täielik, arvestades elemente, mida on vaja, et hinnata artikli 10 lõikes 5 ja III lisas loetletud nõuete täitmist;
- b) kui ulatuslikud on meetmed, mida võrgustiku haldaja on võtnud võrgustiku paremaks optimeerimiseks, pidades silmas meetmeid, mis on loetletud III lisa punktis 2;
- c) võrgustiku haldaja ohutusjuhtimise tulemuslikkuse tasandi eesmärgi koostöös kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega võrdlusperioodi igal kalendriaastal; see koostöö loetakse saavutatuks, kui ohutusjuhtimise tulemuslikkus vastab võrdlusperioodi igal kalendriaastal vastavatele kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele või ületab neid;
- d) lendude tõhususe parandamise meetmed, mis on välja töötatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku kavandamise funktsiooni abil;
- e) ühise otsustamisega seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest tulenev marsruudi ATFM-hilinemiste vähenemine;
- f) ühise otsustamisega seotud võrgustikumenetlustest ja võrgustiku haldaja lennutegevuskeskuse tegevusest tulenev saabuvate lendude ATFM-hilinemiste vähenemine;
- g) võrgustiku funktsioonide suhtes kehtestatud tulemuseesmärkide saavutamiseks ettenähtud meetmete sobivus, sealhulgas investeeringute ja kapitalikulude asjakohasus Euroopa lennuliikluse korraldamise üldkava, määruse (EÜ) nr 550/2004 artiklis 15a ja määruses (EL) nr 409/2013 osutatud ühisprojektide seisukohast ning kui see on asjakohane, siis võrgustiku strateegilise kava seisukohast.

---

## VI LISA

**SELLISTE TULEMUSLIKKUSEGA SEOTUD ANDMETE LOETELU, MIS TULEB KOOSKÖLAS ARTIKLI 36 LÕIKEGA 1 ja ARTIKLIGA 37 KOMISJONILE TULEMUSLIKKUSE JÄLGIMISE JAOKS ESITADA**

1. RIIKLIKE JÄRELEVALVEASUTUSTE ESITATAVAD ANDMED
  - 1.1. Riiklikud järelevalveasutused tagavad, et iga kuu esitatakse järgmised andmed:
    - a) võrgustiku haldaja kasutatud ja arvatud andmed, nagu on määratletud rakendusmääruse (EL) 2019/123 I ja II lisas, sealhulgas instrumentaallennureeglite järgi toimuva üldise lennuliikluse lennuplaanid, tegelikud lennuteed, iga 30 sekundi tagant edastatavad seireandmed, marsruudi ja saabuvate lendude ATFM-hilinemised, erandid ATFM-piirangutest, ATFM-teenindusaegadest kinnipidamine, tingimuslike marsruutide kasutamise sagedus;
  - 1.2. Riiklikud järelevalveasutused tagavad, et iga aasta esitatakse järgmised andmed:
    - a) lennuliikluse korraldamisega seotud ohutusalsed vahejuhtumid;
    - b) teave ohutuse tagamise soovitude ja selliste parandusmeetmete kohta, mida on võetud lennuliikluse korraldamisega seotud vahejuhtumite analüüsimisele või uurimisele tuginedes kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 996/2010<sup>(1)</sup> ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 376/2014;<sup>(2)</sup>
    - c) kui see on kättesaadav, siis teave, mida aeronavigatsiooniteenuse osutajad, lennujaamade käitajad ja lennuettevõtjad on kogunud ohutusandmete automaatsalvestussüsteemide abil vähemalt lennuraja loata hõivamiste ja hajutusmiinimumi rikkumiste kohta;
    - d) vähemalt hajutusmiinimumi rikkumiste ja lennuraja loata hõivamiste arengu suundumused kõikides lennuliiklusteenindustsüsteemides.
2. AERONAVIGATSIOONITEENUSE OSUTAJATE ESITATAVAD ANDMED
  - 2.1. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad esitavad iga aasta järgmised andmed:
    - a) andmed, millele osutatakse Eurocontroli spetsifikatsiooni „Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure“ väljaandes 2.6 (31. detsember 2008, viide Eurocontrol-SPEC-0117) andmete esitamiseks kuni 2013. aastani (kaasa arvatud) ja väljaandes 3.0 (4. detsember 2012) andmete esitamiseks alates 2014. aastast ja edaspidi.

Need andmed esitatakse enne 15. juulit aastal  $n + 1$ , välja arvatud prognoositavad andmed, mis esitatakse 1. novembriks aastal  $n + 1$ ;
    - b) I lisa 2. jao punktides 1.1 ja 1.2 osutatud põhiliste tulemusnäitajate jälgimiseks vajalik teave ja jälgimiseks kasutatavad näitajad.

See teave esitatakse enne iga aasta 1. veebruari;
    - c) kui see on kättesaadav, siis ohutusandmete automaatsalvestussüsteemide abil kogutud teave ohutusalsed vahejuhtumite kohta;
    - d) kui see on kättesaadav, siis vabatahtlike aruannete kaudu ja ohutusandmete automaatsalvestussüsteemide abil kogutud teave vähemalt hajutusmiinimumi rikkumiste ja lennuraja loata hõivamiste arengusuundumuste kohta kõikides lennuliiklusteenindustsüsteemides.
  - 2.2. Aeronavigatsiooniteenuse osutajad esitavad artiklis 4 osutatud teabe taotluse korral.

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrus (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ EMPs (ELT L 295, 12.11.2010, lk 35).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrus (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelemeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 (ELT L 122, 24.4.2014, lk 18).

3. ANDMED, MILLE LENNUJAAMADE KÄITAJAD ESITAVAD LENNUJAAMADE KOHTA, KUS TEHAKSE VÄHEMALT 80 000 IFR-LENDU AASTAS

Lennujaamade käitajad esitavad järgmise teabe:

- a) Eurocontroli spetsifikatsioonis „Airport Operator Data Flow – Data Specification“ (väljaanne 1.0, 2018) osutatud andmed.

Need andmed esitatakse iga kuu;

- b) kui see on kättesaadav, siis ohutusandmete automaatsalvestussüsteemide abil kogutud teave ohutuslaste vahejuhtumite kohta.

See teave esitatakse iga aasta.

4. LENNUJAAMADE KOORDINAATORITE ESITATAVAD ANDMED

Lennujaamade koordinaatorid esitavad kaks korda aastas määruse (EMÜ) nr 95/93 artikli 4 lõike 8 punktides c ja d osutatud teabe vastavalt selle määruse artiklis 6 osutatud ajavahemikele.

5. ÕHURUUMI KASUTAJATE ESITATAVAD ANDMED

Õhuruumi kasutajad esitavad järgmise:

- a) Eurocontroli spetsifikatsioonis „Air Transport Operator Data Flow – Data Specification“ (väljaanne 1.0, 2018) osutatud andmed.

Need andmed esitatakse iga kuu;

- b) kui see on kättesaadav, siis ohutusandmete automaatsalvestussüsteemide abil kogutud teave ohutuslaste vahejuhtumite kohta.

See teave esitatakse iga aasta.

6. VÕRGUSTIKU HALDAJA ESITATAVAD ANDMED

Võrgustiku haldaja esitab iga kuu põhiliste tulemusnäitajate jälgimiseks vajalikud andmed ja jälgimiseks kasutatavad näitajad, millele on osutatud I lisa 1. jao punktides 2 ja 3, I lisa 2. jao punktides 2 ja 3 ning I lisa 3. jaos.

---

## VII LISA

**KINDLAKSMÄÄRATUD JA TEGELIKUD KULUD**

## 1. ARUANDETABEL KOGUKULUDE JA ÜHIKUHINDADE KOHTA

- 1.1. Aruandetabel kogukulude ja ühikuhindade kohta täidetakse eraldi iga asjakohase üksuse kohta, kes tasude sissenõudmise piirkonnas kulusid kannab, kasutades tabelis 1 esitatud vormi. Peale selle täidetakse koondaruandetabel, kasutades tabelis 1 esitatud vormi ja koondades kokku tasude sissenõudmise piirkonna asjakohaste üksuste andmed.

Seoses terminali aeronavigatsiooniteenustega täidetakse iga käesoleva määruse kohaldamisalasse kuuluva lennujaama kohta täiendav aruandetabel, milles käsitletakse kogukulusid ja ühikuhindu, kasutades tabelis 1 esitatud vormi. Kui liikmesriigid otsustavad kohaldada käesoleva määruse sätteid muude lennujaamade suhtes, millele on osutatud artikli 1 lõikes 4, võib nende lennujaamade kulud esitada koondtabelis, kasutades tabelis 1 esitatud vormi, välja arvatud tabelis 1 esitatud vormi punktis 4.2 osutatud kogukulude puhul, mis tuleb esitada iga lennujaama kohta eraldi.

Kui tasude sissenõudmise piirkond hõlmab mitme liikmesriigi õhuruumi, täidetakse ühine aruandetabel, kasutades tabelis 1 esitatud vormi ning järgides artikli 21 lõikes 4 osutatud järjepidevuse ja ühetaolisuse nõudeid.

- 1.2. Punktis 1.1 osutatud aruandetabelid kogukulude ja ühikuhindade kohta täidetakse osana tulemuslikkuse kavast võrdlusperioodi iga kalendriaasta kohta ning need esitatakse ühtlasi igal aastal, et anda aru tegelike kulude ja tegelike teenuseühikute kohta. Tegelikud teenuseühikud määratakse arvnäitajate alusel, mille on esitanud üksus, mis väljastab arveid ja kogub tasusid. Erinevusi neist arvnäitajatest põhjendatakse nõuetekohaselt lisateabega.

Tabel 1. Kogukulud ja ühikuhinnad

Tasude sissenõudmise piirkonna nimetus Vääring Üksuse nimi	Kindlaksmääratud kulud – tulemuslikkuse Kava – võrdlusperiood					Tegelikud kulud – võrdlusperiood				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Kulud liikide kaupa (nominaalväärtuses)</b>										
1.1 Tööjõukulud, millest pensionikulud moodustavad										
1.2 Muud tegevuskulud										
1.3 Amortisatsioonikulud										
1.4 Kapitalikulud										
1.5 Erakorralised kulud										
<b>1.6 Kogukulud</b>										
Kokku % n/n-1										
<b>2. Kulud teenuste kaupa (nominaalväärtuses)</b>										
2.1 Lennuliikluse korraldamine										
2.2 Side										
2.3 Navigatsioon										
2.4 Seire										
2.5 Otsimis- ja päästetegevus										
2.6 Aeronavigatsiooniteave										
2.7 Meteoroloogiateenused										
2.8 Järelevalvekulud										
2.9 Muud riiklikud kulud										
<b>2.10 Kogukulud</b>										
Kokku % n/n-1										
<b>3. Lisateave (nominaalväärtuses)</b>										
<b>Keskmine varabaas</b>										
3.1 Põhivara bilansiline puhasväärtus										
3.2 Koguvara kohandused										
3.3 Käibevara										
3.4 Varad kokku										
<b>Kapitalikulud (%)</b>										
3.5 Maksueelse kapitalikulu määr										
3.6 Omakapitali investeringute tasuvus										
3.7 Võlgade keskmine intress										
3.8 Omakapitali kaudu rahastamise osakaal										
<b>Ühisprojektide maksumus</b>										
3.9 Ühisprojektid										
<b>Uute ja olemasolevate investeringute kulud</b>										
3.10 Amortisatsioonikulud										
3.11 Kapitalikulud										
3.12 Rendikulud										
<b>Eurocontrol'i kulud</b>										
3.13 Eurocontrol'i kulud (eurodes)										
3.14 Vahtkurss (vajaduse korral)										
3.15 Eurocontrol'i kulud (riigi omavääringus)										
<b>4. Kogukulud pärast tasust vabastatud lendude teenusekulude mahaarvamist (nominaalväärtuses)</b>										
4.1 Tasust vabastatud VFR-lendude kulud										
<b>4.2 Kindlaksmääratud/tegelikud kogukulud</b>										
<b>5. Kulutõhususe põhiline tulemusnäitaja – kindlaksmääratud/tegelik ühikuhind (reaalväärtuses)</b>										
5.1 Inflatsioon (%)										
5.2 Inflatsiooniindeks (1)										
<b>5.3 Kogukulud reaalväärtuses (2)</b>										
Kokku % n/n-1										
<b>5.4 Teenuseühikud kokku</b>										
Kokku % n/n-1										
<b>5.5 Ühikuhind reaalväärtuses (3)</b>										
Kokku % n/n-1										

Kulud ja varabaasi elemendid '000 – teenuseühikud '000

(1) Inflatsiooniindeks – baas 100 aastal n-3

(2) Kindlaksmääratud kulud (tulemuslikkuse kava) ja tegelikud kulud reaalväärtuses

(3) Kindlaksmääratud ühikuhinnad (tulemuslikkuse kava) ja tegelikud ühikuhinnad reaalväärtuses

2. LISATEAVE KOGUKULUSID JA ÜHIKUHINDU KÄSITLEVA ARUANDETABELI KOHTA
- 2.1. Koos teabega, mis esitatakse punktis 1.1 osutatud kogukulused ja ühikuhindu käsitlevates aruandetabelites, tuleb enne võrdlusperioodi algust osana tulemuslikkuse kavast esitada järgmine teave:
- nende meetodite kirjeldus, mida kasutatakse vahendite ja teenustega seotud kulude jaotamiseks eri navigatsiooniteenustuste vahel ICAO Euroopa piirkonda käsitlevas piirkondlikus aeronavigatsioonialases kavas (dokument 7754) (nagu seda on viimati muudetud) loetletud vahendite ja teenuste loetelu alusel, ning nende meetodite kirjeldus, mida kasutatakse kõnealuste kulude jaotamiseks tasude sissenõudmise eri piirkondade vahel;
  - nende meetodite ja eelduste kirjeldus, mida kasutatakse VFR-lendudel osutatud aeronavigatsiooniteenuste kulude kindlaks määramiseks, kui VFR-lennud on kooskõlas artikli 31 lõigetega 3, 4 ja 5 tasudest vabastatud;
  - kriteeriumid, mida kasutatakse kulude jaotamiseks terminalis ja marsruudil osutatavate teenuste vahel kooskõlas artikli 22 lõikega 5;
  - meteoroloogiateenuste kulude jaotus otsesteks kuludeks ning meteoroloogia-tugirajatiste ja -teenuste kuludeks, mida kasutatakse ka üldiste meteoroloogiliste vajaduste rahuldamiseks (põhilised meteoroloogiakulud – MET core costs). Põhilised meteoroloogiakulud hõlmavad üldist analüüsi ja prognoosimist, pindmiste ja ülemiste õhukihtide vaatlusvõrgustikku, meteoroloogilisi sidesüsteeme, andmetöötluskeskusi ning toetavaid teadusuuringuid, koolitust ja haldust;
  - nende meetodite kirjeldus, mida kasutatakse meteoroloogiateenuste kogukulude ja alapunktis d osutatud põhiliste meteoroloogiakulude jaotamiseks tsiviillennunduses ja tasude sissenõudmise piirkondade vahel;
  - iga üksuse puhul kõigi kindlaksmääratud kulude koosseis kululiikide ja teenuste kaupa (tabeli 1 punktid 1 ja 2), sealhulgas nende põhitegurite kirjeldus, mis põhjendavad kavandatud muutusi võrdlusperioodi jooksul;
  - iga üksuse puhul amortisatsioonikulude arvutamiseks kasutatava meetodi kirjeldus ja põhjendus (tabeli 1 punkt 1.3): artikli 22 lõike 4 neljandas lõigus osutatud kulud tegeliku või jooksevhindades kuluarvestuse puhul ning kui kasutatakse jooksevhindades arvestamist, siis esitatakse võrreldavad tegeliku kuluarvestuse andmed;
  - iga üksuse puhul iga lisateabeühiku kirjeldus ja selle aluseks olevad prognoosid (tabeli 1 punkt 3), sealhulgas nende põhitegurite kirjeldus, mis selgitavad muutusi võrdlusperioodi jooksul;
  - iga üksuse puhul nende prognooside kirjeldus, mida kasutati kapitalikulude arvutamiseks (tabeli 1 punkt 1.4), sealhulgas varabaasi koosseis, omakapitali investeeringute tulusus, keskmine võlaintrass ning võlgade ja omakapitali kaudu varabaasi rahastamise osakaalud;
  - ühisprojektide kindlaksmääratud kulude kirjeldus (tabeli 1 punkt 3.9).
- Punktide a–j mis tahes muutused võrdlusperioodi jooksul tuleb esitada koos punkti 2.2 kohaselt esitatava teabega.
- 2.2. Koos teabega, mis esitatakse punktis 1.1 osutatud kogukulused ja ühikuhindu käsitlevates aruandetabelites, tuleb iga aasta esitada järgmine lisateave:
- iga üksuse ja kuluartikli puhul teatatud tegelike kulude kirjeldus ja nende kulude erinevus kindlaksmääratud kuludest võrdlusperioodi igal aastal;
  - teatatud tegelike teenuseühikute kirjeldus ning erinevus nende teenuseühikute ja selliste arvnäitajate vahel, mille on esitanud üksus, mis väljastab arveid ja kogub tasusid, ning erinevus nende teenuseühikute ja tulemuslikkuse kavast esitatud prognoosi vahel võrdlusperioodi igal aastal;
  - ühisprojektide tegelike kulude jaotus projektide kaupa;
  - aeronavigatsiooniteenuse osutajate uute ja olemasolevate investeeringute kindlaksmääratud ja tegelike kulude vahelise erinevuse põhjendus ning nende investeeringute abil rahastatava põhivara kasutamise kavandatava ja tegeliku kuupäeva vahe võrdlusperioodi igal aastal;
  - nende investeerimisprojektide kirjeldus, mis võrdlusperioodi jooksul on seoses tulemuslikkuse kavast esitatud suurte investeerimisprojektidega kas lisatud, tühistatud või asendatud ning mille riiklik järelevalveasutus on artikli 28 lõike 4 kohaselt heaks kiitnud.
-



## VIII LISA

## NÕUDED ARTIKLIS 25 OSUTATUD MARSRUUDI- JA TERMINALITEENUSTE ÜHIKUTE ARVUTAMISEKS

**1. Marsruuditeenuste ühikute arvutamine**

- 1.1. Marsruuditeenuste ühikud arvutatakse asjaomase õhusõiduki teekonna- ja massiteguri korrutamise teel. Marsruuditeenuste ühikute koguhulk koosneb IFR-lendudega seotud teenuseühikute koguhulgast ning VFR-lendudega seotud teenuseühikute hulgast, kui VFR-lennud ei ole kooskõlas artikli 31 lõigetega 3, 4 ja 5 tasudest vabastatud.
- 1.2. Asjaomase tasude sissenõudmise piirkonna teekonnameguri saamiseks jagatakse sajaga kilomeetrite arv, mis on vastavalt võrgustiku haldaja registreeritud tegelikule marsruudile lennatud mööda suuringjoont tasude sissenõudmise piirkonnas asuva lähtelennujaama (või tasude sissenõudmise piirkonda sisenemise punkti) ja tasude sissenõudmise piirkonnas asuva sihtlennujaama (või tasude sissenõudmise piirkonnast väljumise punkti) vahel.

Arvesse võetavat kaugust vähendatakse 20 kilomeetri võrra iga tasude sissenõudmise piirkonnast startimise ja iga seal maandumise kohta.

- 1.3. Massitegur, väljendatuna kahe kümnendkohani ümardatud arvuna, on ruutjuur jagatisest, mis saadakse, kui õhusõiduki lennukäsiraamatus märgitud suurima sertifitseeritud stardimassi tonnide arv, mis on ümardatud ühe kümnendkohani, jagatakse viiekümnega.
- 1.4. Kui õhusõidukil on mitu suurimat sertifitseeritud stardimassi, kasutatakse suurimat.
- 1.5. Õhusõiduki käitajad teatavad tasude sissenõudmise eest vastutavale asutusele oma õhusõidukipargi koosseisu ja iga oma õhusõiduki suurima sertifitseeritud stardimassi, kui toimunud on muutus või vähemalt kord aastas.

Kui massitegur pole teada, arvutatakse massitegur teadaoleva raskeima sama tüüpi õhusõiduki kaalu põhjal.

- 1.6. Kui arveid väljastatakse piirkonna tasandil, võivad liikmesriigid vastu võtta ühise kohaldamise korra.

**2. Terminaliteenuste ühikute arvutamine**

- 2.1. Terminaliteenuste ühik võrdub asjaomase õhusõiduki massiteguriga.
- 2.2. Massitegur, väljendatuna kahe kümnendkohani ümardatud arvuna, on ruutjuur jagatisest, mis saadakse, kui VIII lisa punktides 1.3–1.5 osutatud õhusõiduki suurima sertifitseeritud stardimassi tonnide arv jagatakse viiekümnega, ja mida astendatakse 0,7-ga.

---

## IX LISA

**ÜHIKUMÄÄRAD**

## 1. ARUANDETABELID ÜHIKUMÄÄRADE ARVUTAMISE KOHTA

Aruandetabel ühikumäärade arvutamise kohta täidetakse iga aasta ja eraldi iga asjakohase üksuse kohta, kes tasude sissenõudmise piirkonnas kulusid kannab, kasutades tabelis 2 esitatud vormi. Peale selle täidetakse iga aasta koondaruandetabel, kasutades tabelis 2 esitatud vormi ja koondades kokku tasude sissenõudmise piirkonna asjakohaste üksuste andmed.

## 2. ARUANDETABELID KORRIGEERIMISI PUUDUTAVA LISATEABE KOHTA

Iga tasude sissenõudmise piirkonna koondaruandetabel korrigeerimisi puudutava lisateabe kohta täidetakse iga aasta, kasutades tabelis 3 esitatud vormi.

## 3. ARUANDETABELID ÜHISPROJEKTE JA LIIDU ABIPROGRAMMIDEST SAADAVAT TULU PUUDUTAVA LISATEABE KOHTA

Iga tasude sissenõudmise piirkonna koondaruandetabel ühisprojekte ja liidu abiprogrammidest saadavat tulu puudutava lisateabe kohta täidetakse iga aasta, kasutades tabelis 4 esitatud vormi.

Tabel 2. Ühikumäära arvutamine

Tasude sissenõudmise piirkonna nimetus Vääring Üksuse nimi	Võrdlusperiood				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>Tabel 2 A. Aastaga n seotud kohandused</b>					
<b>A. Kulude jagamine</b>					
<b>Kindlaksmääratud kulud</b>					
<b>1.1 Kindlaksmääratud kulud nominaalväärtuses – v.a VFR – tabel 1 (artikkel 22)</b>					
<b>Inflatsioonil põhinevad kohandused</b>					
2.1 Vastavalt inflatsioonile kohandatud kindlaksmääratud kulud					
2.2 Prognoositud inflatsiooniindeks – tabel 1					
2.3 Tegelik inflatsiooniindeks – tabel 1					
2.4 Tegelik/prognoositud inflatsiooniindeks (%)					
<b>2.5 Inflatsioonil põhinevad kohandused seoses aastaga n (artikkel 26)</b>					
<b>Artikli 28 lõigetes 4–6 osutatud kindlaksmääratud ja tegelike kulude vahe</b>					
3.1 Uued ja olemasolevad investeeringud (artikli 28 lõige 4)					
3.3 Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kulud (artikli 28 lõige 5)					
3.4 Eurocontroli kulud (artikli 28 lõige 5)					
3.5 Pensionikulud (artikli 28 lõige 6)					
3.6 Laenu intress (artikli 28 lõige 6)					
3.7 Muutused õiguses (artikli 28 lõige 6)					
<b>3.8 Aastaga n seotud kindlaksmääratud ja tegelike kulude vahe (artikli 28 lõiked 4–6)</b>					
<b>B. Liiklusriski jagamine</b>					
<b>Liiklusriski jagamisega seotud kohandused</b>					
4.1 Liiklusriski jagamisega hõlmatud kindlaksmääratud kulud					
4.2 Artikli 27 lõigetes 2 ja 5 osutatud erinevuse protsent					
4.3 Artikli 27 lõigetes 3 ja 5 osutatud, kasutajate saadud lisatulu protsent					
4.4 Artikli 27 lõigetes 3 ja 5 osutatud, õhuruumi kasutajatel saamata jäänud tulu protsent					
4.5 Artikli 27 lõikes 4 osutatud erinevuse protsent					
4.6 Teenuseühikute koguhulga prognoos (tulemuslikkuse kava)					
4.7 Tegelik teenuseühikute koguhulk					
4.8 Tegelik/prognoositud teenuseühikute koguhulk (%)					
<b>4.9 Liiklusriski jagamisest tulenevad kohandused seoses aastaga n (artikli 27 lõiked 2–5)</b>					
<b>Liiklusega seotud kohandused</b>					
5.1 Kindlaksmääratud kulude puhul, mille suhtes ei kohaldata liiklusriski jagamist (artikli 27 lõige 6)					
5.2 Aasta n ühikumäära kohandused, mille suhtes ei kohaldata liiklusriski jagamist (artikli 27 lõige 9)					
<b>5.3 Liiklusega seotud kohandused seoses aastaga n (artikli 27 lõiked 8 ja 9)</b>					
<b>C. Rahalise stimuleerimise kavade läbilaskevõime ja keskkonna valdkonnas</b>					
<b>Rahaliste stiimulitega seotud kohandused</b>					
6.1 Läbilaskevõimega seotud rahalised stiimulid (artikli 11 lõige 3)					
6.2 Keskkonnaga seotud rahalised stiimulid (artikli 11 lõige 4)					
6.3 Täiendavad läbilaskevõimega seotud rahalised stiimulid (artikli 11 lõige 4)					
<b>6.4 Aastaga n seotud rahalised stiimulid (artikli 11 lõiked 3 ja 4)</b>					
<b>D. Muud kohandused</b>					
<b>Tasude muutmise</b>					
<b>7.1 Kohandamine, et tagada tulu muutumatus tasude muutmise korral aastal n (artikli 32 lõige 1)</b>					
<b>Ühikumäära korrigeerimine</b>					
8.1 Aastal n kohaldatav ajutine ühikumäär					
<b>8.2 Tulu erinevus ühikumäära ajutise kohaldamise tõttu aastal n (artikli 29 lõige 5)</b>					
<b>Tasude sissenõudmise piirkondade vaheline ristfinantseerimine</b>					
<b>9.1 Muude tasude sissenõudmise piirkondade ristfinantseerimine (–) või ristfinantseerimine muu(de)lt tasude sissenõudmise piirkonnalt/piirkondadelt (+) seoses aastaga n</b>					
<b>Muud tulud</b>					
10.1 Liidu abiprogrammid (artikli 25 lõike 3 punkt a)					
10.2 Riiklik rahastamine (artikli 25 lõike 3 punkt a)					
10.3 Tulundustegevus (artikli 25 lõike 3 punkt b)					
10.4 Lennujaamade käitajatega sõlmitud lepingutes saadav tulu (artikli 25 lõike 3 punkt c)					
<b>10.5 Aastaga n seotud muud tulud kokku (artikli 25 lõige 3)</b>					
<b>Madalama ühikumäära kohaldamine</b>					
<b>11.1 Madalama ühikumäära kohaldamisest aastal n tulenev kahju (artikli 29 lõige 6)</b>					
<b>12 Aastaga n seotud kohandused kokku</b>					
<b>Tabel 2 B. Aasta n ühikumäära arvutamine (1)</b>					
13.1 Kindlaksmääratud kulud nominaalväärtuses – välja arvatud VFR (artikli 25 lõike 2 punkt a)					
13.2 Inflatsioonil põhinevad kohandused: aastale n ülekantav summa (artikli 25 lõike 2 punkt b)					
13.3 Liiklusriski jagamisega seotud kohandused: aastale n ülekantavad summad (artikli 25 lõike 2 punkt c)					
13.4 Artikli 28 lõigete 4–6 kohased erinevused kuludes: aastale n ülekantavad summad (artikli 25 lõike 2 punkt d)					
13.5 Rahalised stiimulid: aastale n ülekantavad summad (artikli 25 lõike 2 punkt e)					
13.6 Tasude muutmise: aastale n ülekantavad summad (artikli 25 lõike 2 punkt f)					
13.7 Liiklusega seotud kohandused: aastale n ülekantavad summad (artikli 25 lõike 2 punkt g ja h)					
13.8 Muud tulud (artikli 25 lõike 2 punkt i)					
13.9 Tasude sissenõudmise piirkondade vaheline ristfinantseerimine (artikli 25 lõike 2 punkt j)					
13.10 Tulu erinevus ühikumäära ajutise kohaldamise tõttu aastal n (artikli 25 lõike 2 punkt k)					
<b>13.11 Aasta n ühikumäära arvutamise üldsumma</b>					
<b>13.12 Teenuseühikute koguhulga prognoos aastaks n (tulemuslikkuse kava)</b>					
<b>13.13 Artikli 25 lõike 2 kohane ühikumäär aastal n (riigi omavääringus)</b>					
<b>13.14 Artikli 29 lõike 6 kohane vähendamine, kui see on asjakohane (riigi omavääringus)</b>					
<b>14. Kohaldatav ühikumäär aastal n</b>					

Kulud, tulud ja muud summad '000 – teenuseühikud '000

(1) Sealhulgas kohandused, mis on seotud eelnevate võrdlusperioodidega (artikli 25 lõike 2 punkt l)

Tabel 3. Lisateave kohanduste kohta

Tasude sissenõudmise piirkonna nimetus							
Lisateave kohanduste kohta	Summad	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Pärast
Inflatsioonil põhinevad kohandused aastal n							
Inflatsioonil põhinevad kohandused aastal n+1							
Inflatsioonil põhinevad kohandused aastal n+2							
Inflatsioonil põhinevad kohandused aastal n+3							
Inflatsioonil põhinevad kohandused aastal n+4							
<b>Inflatsioonil põhinevad kohandused kokku (artikkel 26)</b>							
Liiklusrisiki jagamine aastal n							
Liiklusrisiki jagamine aastal n+1							
Liiklusrisiki jagamine aastal n+2							
Liiklusrisiki jagamine aastal n+3							
Liiklusrisiki jagamine aastal n+4							
<b>Liiklusrisiki jagamisega seotud kohandused kokku (artikli 27 lõiked 2–5)</b>							
Uute investeeringute kulude erinevus aastal n							
Uute investeeringute kulude erinevus aastal n+1							
Uute investeeringute kulude erinevus aastal n+2							
Uute investeeringute kulude erinevus aastal n+3							
Uute investeeringute kulude erinevus aastal n+4							
<b>Uute investeeringute kuludega seotud kohandused kokku (artikli 28 lõige 4)</b>							
Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kulude erinevus aastal n							
Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kulude erinevus aastal n+1							
Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kulude erinevus aastal n+2							
Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kulude erinevus aastal n+3							
Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kulude erinevus aastal n+4							
<b>Pädevate asutuste ja kvalifitseeritud üksuste kuludega seotud kohandused kokku (artikli 28 lõige 5)</b>							
Eurocontrolli kulude erinevus aastal n							
Eurocontrolli kulude erinevus aastal n+1							
Eurocontrolli kulude erinevus aastal n+2							
Eurocontrolli kulude erinevus aastal n+3							
Eurocontrolli kulude erinevus aastal n+4							
<b>Eurocontrolli kuludega seotud kohandused kokku (artikli 28 lõige 5)</b>							
Pensiooni kulude erinevus aastal n							
Pensiooni kulude erinevus aastal n+1							
Pensiooni kulude erinevus aastal n+2							
Pensiooni kulude erinevus aastal n+3							
Pensiooni kulude erinevus aastal n+4							
<b>Pensioonikuludega seotud kohandused kokku (artikli 28 lõige 6)</b>							
Laenude intresside erinevus aastal n							
Laenude intresside erinevus aastal n+1							
Laenude intresside erinevus aastal n+2							
Laenude intresside erinevus aastal n+3							
Laenude intresside erinevus aastal n+4							
<b>Laenude intressidega seotud kohandused kokku (artikli 28 lõige 6)</b>							
Õiguse muutustega seotud kulud aastal n							
Õiguse muutustega seotud kulud aastal n+1							
Õiguse muutustega seotud kulud aastal n+2							
Õiguse muutustega seotud kulud aastal n+3							
Õiguse muutustega seotud kulud aastal n+4							
<b>Õiguse muutustega seotud kohandused kokku (artikli 28 lõige 6)</b>							
Rahalised stiimulid aastal n							
Rahalised stiimulid aastal n+1							
Rahalised stiimulid aastal n+2							
Rahalised stiimulid aastal n+3							
Rahalised stiimulid aastal n+4							
<b>Rahalised stiimulid kokku (artikli 11 lõiked 3 ja 4)</b>							
Tasude muutmine aastal n							
Tasude muutmine aastal n+1							
Tasude muutmine aastal n+2							
Tasude muutmine aastal n+3							
Tasude muutmine aastal n+4							
<b>Tasude muutmisega seotud kohandused kokku (artikli 32 lõige 1)</b>							
Liiklusega seotud kohandused aastal n							
Liiklusega seotud kohandused aastal n+1							
Liiklusega seotud kohandused aastal n+2							
Liiklusega seotud kohandused aastal n+3							
Liiklusega seotud kohandused aastal n+4							
<b>Liiklusega seotud kohandused kokku (artikli 27 lõiked 8 ja 9)</b>							

Liidu abi programmidest saadud tulu aastal n						
Liidu abi programmidest saadud tulu aastal n+1						
Liidu abi programmidest saadud tulu aastal n+2						
Liidu abi programmidest saadud tulu aastal n+3						
Liidu abi programmidest saadud tulu aastal n+4						
<b>Liidu abi programmidest saadud kogutulu (artiklil 25 lõike 3 punkt a)</b>						
Riiklikest vahenditest saadud tulu aastal n						
Riiklikest vahenditest saadud tulu aastal n+1						
Riiklikest vahenditest saadud tulu aastal n+2						
Riiklikest vahenditest saadud tulu aastal n+3						
Riiklikest vahenditest saadud tulu aastal n+4						
<b>Riiklikest vahenditest saadud kogutulu (artiklil 25 lõike 3 punkt a)</b>						
Tulundustegevusest saadud tulu aastal n						
Tulundustegevusest saadud tulu aastal n+1						
Tulundustegevusest saadud tulu aastal n+2						
Tulundustegevusest saadud tulu aastal n+3						
Tulundustegevusest saadud tulu aastal n+4						
<b>Tulundustegevusest saadud kogutulu (artiklil 25 lõike 3 punkt b)</b>						
Lennujaamade kaitajatega sõlmitud lepingutest saadud tulu aastal n						
Lennujaamade kaitajatega sõlmitud lepingutest saadud tulu aastal n+1						
Lennujaamade kaitajatega sõlmitud lepingutest saadud tulu aastal n+2						
Lennujaamade kaitajatega sõlmitud lepingutest saadud tulu aastal n+3						
Lennujaamade kaitajatega sõlmitud lepingutest saadud tulu aastal n+4						
<b>Lennujaamade kaitajatega sõlmitud lepingutest saadud kogutulu (artiklil 25 lõike 3 punkt c)</b>						
Tulu erinevus – õhikumäär korrigeerimine aastal n						
Tulu erinevus – õhikumäär korrigeerimine aastal n+1						
Tulu erinevus – õhikumäär korrigeerimine aastal n+2						
Tulu erinevus – õhikumäär korrigeerimine aastal n+3						
Tulu erinevus – õhikumäär korrigeerimine aastal n+4						
<b>Õhikumäär ajutisest kohaldamisest tulenev tulu erinevus kokku (artiklil 29 lõige 5)</b>						

Summad '000 (nigi omava ringus)



## 4. LISATEAVE PUNKTIDES 1, 2 ja 3 OSUTATUD ARUANDETABELITE KOHTA

Koos teabega, mis esitatakse punktides 1 ja 2 osutatud aruandetabelites, milles käsitletakse ühikumäära arvutamist ja korrigeerimisi puuduvat lisateavet, tuleb iga aasta esitada järgmine lisateave:

- a) tasude sissenõudmise eri piirkondade kehtestamise kirjeldus ja põhjendus, eelkõige seoses terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondadega ning seoses tasude sissenõudmise piirkondade vaheliste võimalike ristsubsideerimistega;
- b) tasudest vabastamise poliitika kirjeldus ja sellega seotud kulude katmiseks kasutatavate rahastamisvahendite kirjeldus;
- c) selliste kohanduste kirjeldus, mis tulenevad liiklusriski jagamise mehhanismist kooskõlas artikliga 27;
- d) aasta n kindlaksmääratud kulude ja tegelike kulude erinevused, mis tulenevad artikli 28 lõikes 3 osutatud muutustest kuludes, sealhulgas selles artiklis osutatud muutuste kirjeldus;
- e) kulude ettenägematutest muutustest tulenevate kohanduste kirjeldus kooskõlas artikli 28 lõigetega 3–6;
- f) asjakohasel juhul muude tulude kirjeldus artikli 25 lõikes 3 osutatud kategooriate kaupa;
- g) kirjeldus artikli 11 lõigetes 3 ja 4 osutatud rahalise stimuleerimise kavade rakendamise kohta aastal n ning kaasnevate rahaliste soodustuste ja takistuste kohta; asjakohasel juhul aastal n kohaldatavate aeronavigatsioonitasude artikli 32 kohase muutmise ning sellega kaasnevate kohanduste kirjeldus ja selgitus.
- h) nende kohanduste kirjeldus, mis on seotud ühikumäära ajutise kohaldamisega kooskõlas artikli 29 lõikega 5;
- i) marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade või terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade vahelise ristfinantseerimise kirjeldus kooskõlas määruse 550/2004 artikli 15 lõike 2 punktiga e;
- j) teave artikli 25 lõike 2 kohaselt arvatud ühikumäärast madalama ühikumäära kohaldamise kohta vastavalt artikli 29 lõikele 6 ja tulude erinevuse rahastamise vahendite kohta;
- k) teave eelnevate võrdlusperioodidega seotud kohanduste kohta, mis mõjutavad ühikumäära arvutamist, ja nende kohanduste jaotus.

Koos teabega, mis esitatakse punktis 3 osutatud aruandetabelites, milles käsitletakse ühisprojekte ja liidu abiprogrammidest saadavat tulu puuduvat lisateavet, tuleb iga aasta esitada järgmine lisateave:

- l) teave ühisprojektide ja muude rahastatud projektide kulude kohta projektide kaupa ning teave avaliku sektori asutustelt nende projektide jaoks saadud rahaliste vahendite kohta.

## X LISA

**KRITEERIUMID HINDAMISEKS, KAS ARTIKLI 35 LÕIKES 1 VIIDATUD TEENUSEID OSUTATAKSE  
TURUTINGIMUSTEL**

1. Mil määral saavad teenuseosutajad vabalt otsustada kõnealuseid teenuseid osutada või nende osutamisest loobuda:
  - a) olulised õiguslikud, majanduslikud või muud tõkked, mis võiksid takistada teenuseosutajat neid teenuseid pakkumast või nende osutamist jätkamast;
  - b) teenuslepingute ulatus, kestus ja väärtus;
  - c) selliste menetluste olemasolu, mis võimaldavad materiaalsel ja immateriaalsel vara, intellektuaalomandit ja töötajaid turgu valitsevalt ettevõtjalt muule osalisele üle kanda või muul viisil kättesaadavaks teha.
2. Mil määral on teenuseosutajal, sealhulgas lennujaamadel, võimalik aeronavigatsiooniteenuseid ise osutada:
  - a) õiguslikud, lepingulised või tegevusest tulenevad tõkked, mis võiksid takistada teenuseosutaja vahetamist või seoses terminali aeronavigatsiooniteenustega selles suunas liikumist, et lennujaamad ise osutavad aeronavigatsiooniteenuseid;
  - b) Konsultatsiooniprotsess õhuruumi kasutajate seisukohtade arvessevõtmiseks teenuste osutamise korra muutmisel.
3. Mil määral on olemas turu struktuur ja konkurents või konkreetne võimalus konkurentsi tekkeks:
  - a) kas on avalikke pakkumismenetlusi (ei kohaldata, kui teenuseid osutatakse ise);
  - b) kas on tõendeid usaldusväärsete alternatiivsete teenuseosutajate kohta, kes on võimelised osalema pakkumismenetluses ja on varem teenuseid osutanud, sealhulgas lennujaamade võimalus ise teenuseid osutada.
4. Mil määral mõjutab lennujaamu terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul majanduslik kulusurve või stiimulipõhine reguleerimine:
  - a) kas lennujaamad konkureerivad aktiivselt lennuettevõtluses;
  - b) kui suures ulatuses maksavad lennujaamad aeronavigatsiooniteenuse tasu;
  - c) kas lennujaamad tegutsevad konkurentsitingimustes või kasutavad majandusstiimuleid, mis määravad hinna ülempiiri või soodustavad muul viisil kulude vähenemist.
5. Mil määral terminali aeronavigatsiooniteenuste osutaja või CNS-, MET- ja AIS-teenuste osutaja või lennuliikluse korraldamisega seotud andmeteenuste osutaja, kes osutab ühtlasi marsruudi aeronavigatsiooniteenuseid, kasutab eraldi raamatupidamist ja aruandlust.
6. Terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul viiakse selle lisa kohane hindamine ellu iga lennujaama või lennujaamade rühmade tasandil.

---



## XI LISA

## ARTIKLI 35 LÕIKE 6 KOHASELT KOMISJONILE ESITATAVAD ARUANDETABELID KULUBAASI JA ÜHIKUMÄÄRADE KOHTA

## 1. AERONAVIGATSIOONITEENUSTE KULUD

## 1.1. Aruandetabelid

Andmete esitamisel tabelites A ja B tuleb järgida järgimisi juhiseid:

- tabelid täidetakse iga tasude sissenõudmise piirkonna kohta. Kulud ja hinnad esitatakse riigi omavääringus;
- tabeli A andmed väljendavad tegelikke näitajaid aastate  $n - 5$  kuni  $n - 1$  kohta ning kavandatud näitajaid alates aastast  $n$ ;
- tabelis B kajastab aasta hind lepingu väärtust. Asjaomane liikmesriik kirjeldab väljundi ühikut, mida loetakse lepingu väärtuse määrajaks, ja esitab selle tabelis. Terminali aeronavigatsiooniteenuste puhul täidetakse tabel B eraldi iga lennujaama kohta, kus aeronavigatsiooniteenuseid osutatakse terminali aeronavigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas turutingimustel.

Tabel A

Table A - Kogukulud

Tasude sissenõudmise piirkonna nimi
Vääring
Organisatsioon

Aasta n
---------

(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
---------	---------	---------	---------	---------	-------	---------	---------	---------	---------

## Kulud liikide kaupa (nominaalväärtuses)

	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Töötajad										
Muud tegevuskulud										
Amortisatsioon										
Kapitalikulu										
Erakorralised kirjed										
<b>Kogukulud</b>										

Tabel B

Table B - Aasta- ja ühikuhind

Tasude sissenõudmise piirkonna nimi
Vääring
Organisatsioon

Aasta n
---------

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------

Aastahind (a)										
Väljundi ühik (b)										
Ühikuhind										

(a) Aastahind '000 omavääringus

(b) Väljundi ühik <täpsustada>

## 1.2. Lisateave

Koos teabega, mis esitatakse tabelites A ja B, tuleb esitada järgmine lisateave:

- a) tabelis B kasutatud väljundi ühiku kirjeldus;
  - b) nende kriteeriumide kirjeldus, mida kasutatakse vahendite ja teenustega seotud kulude jaotamiseks eri navigatsiooniteenistuste vahel ICAO Euroopa piirkonda käsitlevas piirkondlikus aeronavigatsioonialases kavas (dokument 7754) loetletud vahendite ja teenuste loetelu alusel;
  - c) aastate  $n - 5$  kuni  $n - 1$  kavandatud ja tegelike arvnäitajate vaheliste erinevuste kirjeldus ja selgitus kõigi tabelites A ja B esitatud andmete puhul;
  - d) viie aasta kohta kavandatud kulude ja investeeringute kirjeldus ja selgitus seoses eeldatava liiklusega;
  - e) amortisatsioonikulude arvutamiseks kasutatava meetodi kirjeldus ja selgitus: tegeliku või jooksevhindades kuluarvestuse kohased kulud;
  - f) kapitalikulude, sealhulgas varade struktuuri põhjendus;
  - g) asjaomaste aeronavigatsiooniteenuste rahastamisallikate kirjeldus igas tasude sissenõudmise piirkonnas, kus teenuseid turutingimustel osutatakse.
-

## XII LISA

**ARTIKLI 24 LÖIKES 3 JA ARTIKLI 30 LÖIKES 1 OSUTATUD KONSULTATSIOONIDE OLULISED  
ELEMENTID**

1. Artikli 24 lõikes 3 osutatud konsultatsioon puudutab eelkõige järgmisi olulisi elemente, mis on seotud kulude läbipaistvusega:
  - a) eelneva aasta jooksul kantud tegelikud kulud ning erinevus tegelike kulude ja tulemuslikkuse kavas esitatud kindlaksmääratud kulude vahel;
  - b) artikli 28 lõike 3 kohane kulude muutumine.
2. Artikli 30 lõikes 1 esitatud konsultatsioon puudutab eelkõige järgmisi olulisi elemente, mis on seotud ühikumäärade läbipaistvusega:
  - a) tasude kehtestamise poliitika, muu hulgas ühikumäärade kohandamise aeg ja terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade vaheline ristfinantseerimine;
  - b) liikluse muutumine võrreldes tulemuslikkuse kavas esitatud lennuliiklusprognosisiga;
  - c) artiklis 27 osutatud liiklusrisi jagamise mehhanismi kohaldamine ning stimuleerimiskava(de) kohaldamine artikli 11 alusel;
  - d) asjakohasel juhul terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkondade kavandatud muudatused kooskõlas artikli 21 lõike 5 punktiga a;
  - e) asjakohasel juhul teenused, mille kohta on kooskõlas artikli 35 lõike 3 punktiga b otsustatud, et neid osutatakse turutingimustel.

---

## XIII LISA

## ARTIKLI 11 LÖIKES 3 OSUTATUD STIMULEERIMISKAVADE ERINÕUDED

## 1. VÕRDLUSVÄÄRTUSTE MUUTMINE

## 1.1. Marsruudi aeronavigatsiooniteenused

Kui riiklik järelevalveasutus otsustab kohaldada artikli 11 lõike 3 punkti c alapunkti ii, punkti g alapunkti iii ja punkti v kohaselt marsruudi võrdlusväärtuste muutmise mehhanismi, võib see muutmismehhanism:

- a) võimaldada võtta arvesse olulisi ja ettenägematuid muutusi liikluses, mis juhul aasta  $n$  võrdlusväärtus tuleneb kõikide aeronavigatsiooniteenuse osutajate kontrollväärtusest, mis on esitatud aasta  $n - 1$  novembris avaldatud võrgustiku operatiivkavas;
- b) piirata algatuste ulatust, nii et need hõlmavad üksnes selliseid hilineviste põhjuseid, mis on seotud lennujuhtimisvõimsusega, -marsruutidega, -personaliga, -seadmetega, õhuruumi korraldamisega ning lennuliiklusvoogude ja lennujuhtimise võimsuse kasutusjuhendis (ATFCM) koodidega C, R, S, T, M ja P tähistatud erisündmustega.

## 1.2. Terminali aeronavigatsiooniteenused

Kui riiklik järelevalveasutus otsustab kohaldada artikli 11 lõike 3 punkti c alapunkti ii, punkti g alapunkti iii ja punkti v kohaselt terminali võrdlusväärtuste muutmise mehhanismi, võib see muutmismehhanism järgida üht järgmisest kahest punktist või mõlemat:

- a) võimaldab võtta arvesse olulisi ja ettenägematuid muutusi liikluses, mis juhul aasta  $n$  võrdlusväärtust muudetakse tulemuslikkuse kavas kindlaks määratud objektiivsete ja läbipaistvate põhimõtete alusel;
- b) piirab algatuste ulatust, nii et need hõlmavad üksnes selliseid hilineviste põhjuseid, mis on seotud lennujuhtimisvõimsusega, -marsruutidega, -personaliga, -seadmetega, õhuruumi korraldamisega ning lennuliiklusvoogude ja lennujuhtimise võimsuse kasutusjuhendis (ATFCM) koodidega C, R, S, T, M ja P tähistatud erisündmustega.

## 2. RAHALISE KASU JA KAHJU ARVUTAMINE

## 2.1. Marsruudi aeronavigatsiooniteenused

- a) Artikli 11 lõike 3 punktis e osutatud rahaline kasu arvutatakse protsendina aasta  $n$  kindlaksmääratud kuludest ja nõutakse sisse õhuruumi kasutajatelt, suurendades aastal  $n + 2$  ühikumäära, kui võrdlusväärtusest väiksem keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on absoluutväärtuses suurem kui artikli 11 lõike 3 punktis d osutatud sümmeetrilise vahemiku alampiir.

Kindlaksmääratud kulude protsendimäär peab alates sümmeetrilise vahemiku alampiirist kuni artikli 9 lõike 4 punkti b alapunktis iii osutatud häiretasemeni muutuma sujuvalt ja maksimaalset kindlaksmääratud protsendimäära tuleb kohaldada juhul, kui võrdlusväärtusest väiksem keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on võrdne häiretaseme väärtusega või sellest suurem.

- b) Artikli 11 lõike 3 punktis f osutatud rahaline kahju arvutatakse protsendina aasta  $n$  kindlaksmääratud kuludest ja hüvitatakse õhuruumi kasutajatele, vähendades aastal  $n + 2$  ühikumäära, kui võrdlusväärtusest suurem keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on absoluutväärtuses suurem kui artikli 11 lõike 3 punktis d osutatud sümmeetrilise vahemiku ülempiir.

Kindlaksmääratud kulude protsendimäär peab alates sümmeetrilise vahemiku ülempiirist kuni artikli 9 lõike 4 punkti b alapunktis iii osutatud häiretasemeni muutuma sujuvalt ja maksimaalset kindlaksmääratud protsendimäära tuleb kohaldada juhul, kui võrdlusväärtusest suurem keskmine AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on võrdne häiretaseme väärtusega või sellest suurem.

## 2.2. Terminali aeronavigatsiooniteenused

- a) Artikli 11 lõike 3 punktis e osutatud rahaline kasu arvutatakse protsendina aasta  $n$  kindlaksmääratud kuludest ja nõutakse sisse õhuruumi kasutajatelt, suurendades aastal  $n + 2$  ühikumäära, kui tegelik AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on väiksem kui artikli 11 lõike 3 punktis d osutatud sümmeetrilise vahemiku alampiir.

Kindlaksmääratud kulude protsendimäär peab alates sümmeetrilise vahemiku alampiirist kuni 50 %-ni võrdlusväärtusest muutuma sujuvalt ja maksimaalset kindlaksmääratud protsendimäära tuleb kohaldada juhul, kui tegelik AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on võrdne 50 %-ga võrdlusväärtusest või sellest väiksem.

- b) Artikli 11 lõike 3 punktis e osutatud rahaline kahju arvutatakse protsendina aasta  $n$  kindlaksmääratud kuludest ja hüvitatakse õhuruumi kasutajatele, vähendades aastal  $n + 2$  ühikumäära, kui tegelik AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on suurem kui artikli 11 lõike 3 punktis d osutatud sümmeetrilise vahemiku ülempiir.

Kindlaksmääratud kulude protsendimäär peab alates sümmeetrilise vahemiku ülempiirist kuni 150 %-ni võrdlusväärtusest muutuma sujuvalt ja maksimaalset kindlaksmääratud protsendimäära tuleb kohaldada juhul, kui tegelik AFTM-hilinemine lennu kohta aastal  $n$  on võrdne 150 %-ga võrdlusväärtusest või sellest suurem.

---





ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)  
ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)



**Euroopa Liidu Väljaannete Talitus**  
2985 Luxembourg  
LUKSEMBURG

**ET**