



Eestikeelne väljaanne

Õigusaktid

65. aastakäik

18. mai 2022

Sisukord

II Muud kui seadusandlikud aktid

MÄÄRUSED

- ★ Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2022/759, 14. detsember 2021, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001 VII lisa seoses jahutuseks ja kaugjahutuseks kasutatava taastuvenergia koguse arvutamise metoodikaga 1
- ★ Komisjoni delegeeritud määrus (EL) 2022/760, 8. aprill 2022, millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2021/2306 Ukrainas välja antud kontrollsertifikaate käsitlevate üleminekusätete osas 13
- ★ Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/761, 13. mai 2022, millega kiidetakse heaks oluline muudatus kaitstud päritolunimetuste ja kaitstud geograafiliste tähiste registrisse kantud nimetuse spetsifikaadis („Agneau du Périgord“ (KGT)) 15

OTSUSED

- ★ Nõukogu otsus (EL) 2022/762, 12. mai 2022, millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi sadamariigi kontrollikomitees võetav seisukoht seoses Venemaa Föderatsiooni liikmesusega vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis 16
- ★ Komisjoni otsus (EL) 2022/763, 21. detsember 2021, riigiabi SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N) kohta, mida Portugal kavatseb anda ettevõtjale TAP SGPS (teatavaks tehtud numbri C(2021) 9941 all) ⁽¹⁾ 19
- ★ Komisjoni otsus (EL) 2022/764, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Horvaatia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2284 all) ⁽¹⁾ 72

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

Aktid, mille pealkiri on trükitud harilikus trükikirjas, käsitlevad põllumajandusküsimuste igapäevast korraldust ning nende kehtivusaeg on üldjuhul piiratud.

Kõigi ülejäänud aktide pealkirjad on trükitud poolpaksus kirjas ja nende ette on märgitud tärn.

★ Komisjoni otsus (EL) 2022/765, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Soome esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2285 all) ⁽¹⁾	81
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/766, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Iirimaa esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2287 all) ⁽¹⁾	89
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/767, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Portugali esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2288 all) ⁽¹⁾	97
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/768, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Slovakkia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2289 all) ⁽¹⁾	107
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/769, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Leedu esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2290 all) ⁽¹⁾	116
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/770, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Taani esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2291 all) ⁽¹⁾	124
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/771, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Eesti esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2292 all) ⁽¹⁾	133
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/772, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Tšehhi Vabariigi esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2293 all) ⁽¹⁾	143
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/773, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Itaalia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2294 all) ⁽¹⁾	153
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/774, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Austria esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2297 all) ⁽¹⁾	162
★ Komisjoni otsus (EL) 2022/775, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Ungari esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2298 all) ⁽¹⁾	172

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2022/776, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Hispaania esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2300 all) ⁽¹⁾ 182

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2022/777, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Sloveenia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2302 all) ⁽¹⁾ 191

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2022/778, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Bulgaaria esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2303 all) ⁽¹⁾ 199

- ★ Komisjoni otsus (EL) 2022/779, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Poola esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate tulemuseesmärkide kooskõla kogu Euroopa Liidule kolmandaks võrdlusperioodiks seatud tulemuseesmärkidega (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2304 all) ⁽¹⁾ 208

- ★ Komisjoni rakendusotsus (EL) 2022/780, 13. aprill 2022, milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Šveitsi esitatud funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu Euroopa Liitu hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele ning milles antakse soovitusel nimetatud eesmärkide läbivaatamiseks (teatavaks tehtud numbri C(2022) 2313 all) ⁽¹⁾ 218

⁽¹⁾ EMPs kohaldatav tekst

II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

MÄÄRUSED

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2022/759,

14. detsember 2021,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001 VII lisa seoses jahutuseks ja kaugjahutuseks kasutatava taastuvenergia koguse arvutamise metoodikaga

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiivi (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 7 lõike 3 viiendat lõiku,

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivi (EL) 2018/2001 VII lisas on esitatud soojuspumpadest saadava kütmiseks kasutatava taastuvenergia arvutamise metoodika, kuid ei ole määratud, kuidas arvutada soojuspumpadest saadav jahutuseks kasutatav taastuvenergia. Soojuspumpadest saadava jahutuseks kasutatava taastuvenergia arvutamise metoodika puudumine kõnealusel lisas ei võimalda jahutussektoril panustada direktiivi (EL) 2018/2001 artiklis 3 sätestatud liidu taastuvenergia üldeesmärgi saavutamisse ning raskendab liikmesriikidel, eelkõige nendel, kelle energiatarbimises on suur osakaal jahutusel, kõnealuse direktiivi artiklite 23 ja 24 kohaste kütte ja jahutuse ning kaugkütte ja -jahutusega seotud eesmärkide saavutamist.
- (2) Seepärast tuleks taastuvenergial põhinevat jahutust, sealhulgas kaugjahutust käsitlev metoodika lisada direktiivi (EL) 2018/2001 VII lissasse. Selline metoodika on vajalik tagamaks, et jahutuse taastuvenergia osakaal arvutatakse kõikides liikmesriikides ühtlustatud viisil ning et kõiki jahutussüsteeme on võimalik usaldusväärselt võrrelda, võttes arvesse nende võimet kasutada jahutuseks taastuvenergiat.
- (3) Vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 7 lõike 3 kuuendale lõigule peaks metoodika hõlmama vastupidisel režiimil töötavate soojuspumpade minimaalseid hooajalisi kasutegureid. Kuna kõiki aktiivjahutussüsteeme võib pidada soojuspumpadeks, mis töötavad vastupidisel režiimil, nii-öelda jahutusrežiimil, tuleks kõikide jahutussüsteemide suhtes kohaldada minimaalseid hooajalisi kasutegureid. See on vajalik, sest soojuspumbad eemaldavad soojust ühest kohast ja kannavad selle üle teise kohta. Jahutuse korral eemaldavad soojuspumbad soojust ruumist või protsessist ja loovutavad selle keskkonda (õhku, vette või pinnasesse). Soojuse eemaldamine ongi jahutuse põhiolemus ja ühtlasi soojuspumba põhifunktsioon jahutusrežiimi korral. Kuna soojust selline eemaldamine on vastuolus loomuliku energiavooga (kõrgema temperatuuriga keskkonnast madalama temperatuuriga keskkonda), vajab soojuspump soojust selliseks eemaldamiseks sisendenergiat, mis töötab külmageneraatorina.
- (4) Minimaalsete hooajaliste kasutegurite kohustuslik lisamine metoodikasse on tingitud energiatõhususe tähtsusest, et teha kindlaks taastuvenergia olemasolu ja kasutamine soojuspumpades. Jahutuse puhul on taastuvenergiaks taastuv külmaallikas, mis võib suurendada jahutusprotsessi tõhusust ja jahutuse hooajalist kasutegurit. Suured hooajalised kasutegurid, mis on küll energiatõhususe näitaja, kajastavad samal ajal ka taastuva külmaallika olemasolu ja kasutamist jahutuses.

⁽¹⁾ ELT L 328, 21.12.2018, lk 82.

- (5) Jahutamisel on külmaallikaks soojust vastuvõttev keskkond, kuna see neelab soojuspumba poolt eemaldatud ja loovutatud soojust väljaspool jahutatavat ruumi või protsessi. Jahutamiseks kasutatava taastuenergia kogus sõltub jahutusprotsessi tõhususest ja on samaväärne soojust vastuvõtva keskkonna poolt neelatud soojust kogusega. Praktikaks on see samaväärne külmaallika jahutusvõimsusega.
- (6) Külmaallikas võib olla ümbritseva keskkonna energia või geotermiline energia. Ümbritseva keskkonna energia sisaldub välisõhus (varem tuntud kui aerotermiline energia) ja pinnavees (varem tuntud kui hüdrotermiline energia), samal ajal kui geotermiline energia on maapinna all olev energia. Jahutuse jaoks soojuspumpade ning kaugjahutus-süsteemide abil kasutatavat ümbritseva keskkonna ja geotermilist energiat tuleks võtta arvesse, kui arvutatakse taastuenergia osakaalu summaarses energia lõpptarbimises, tingimusel et lõplik saadav energiakogus ületab oluliselt soojuspumba käitamiseks kasutatavat primaarenergia kogust. Seda direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 7 lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud nõuet saaks täita piisavalt suurte hooajaliste kasuteguritega, nagu meetoodikas on kindlaks määratud.
- (7) Arvestades jahutuslahenduste mitmekesisust, on vaja kindlaks määrata, millised jahutuslahendused peaksid kuuluma meetoodika kohaldamisalasse ja millised tuleks välja jätta. Jahutamine soojusenergia loomuliku voo abil ilma jahutusseadmeta on passiivjahutus ja tuleks seetõttu vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 7 lõike 3 neljandale lõigule arvutusest välja jätta.
- (8) Hoone projekti abil, näiteks isolatsiooni, haljaskatuse, roheseina ja varjutamise või hoone massi suurendamisega saavutatav jahutusvajaduse vähendamine on küll väärtuslik, kuid seda võib pidada passiivjahutuseks ja seetõttu ei tohiks seda jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutamisel arvesse võtta.
- (9) Ventilatsiooni (kas loomulikku või sundventilatsiooni), mis tähendab välisõhu juhtimist ruumi eesmärgiga tagada siseõhu nõuetekohane kvaliteet, peetakse passiivjahutuseks ja seetõttu ei tohiks seda taastuenergia arvutusse lisada. Ventilatsioon tuleks arvutusest välja jätta isegi siis, kui sellega kaasneb külma välisõhu sissetoomine ja seega jahutusenergia tarne vähenemine teatavatel perioodidel aastas; selline jahutus ei ole tõepoolest ventilatsiooni peamine funktsioon ning suvel võib ventilatsioon õhu soojendamisele kaasa aidata ja seega jahutuskooormust suurendada. Kui jahutuseks kasutatakse soojuskandjana ventilatsiooniõhku, tuleks vastavat jahutust, mida saab tekitada kas külmageneraatori või vabajahutuse abil, käsitada siiski aktiivjahutusena. Olukordades, kus ventilatsiooniõhu vool suurendatakse jahutamise eesmärgil vajalikust suuremaks, peaks sellise suurendatud õhuvoolu tõttu tekkiv jahutus kuuluma jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutusse.
- (10) Olmeventilaatorid koosnevad ventilaatorist ja elektrimootorist. Olmeventilaatorid panevad õhu liikuma ja pakuvad suvel mugavust, kiirendades õhu liikumist inimkeha ümber, mis tekitab jaheduse tunde. Erinevalt ventilatsioonist ei juhita olmeventilaatoritega ruumi välisõhku; olmeventilaatorid panevad ainult siseõhu liikuma. Järelikult need ei jahuta siseõhku, vaid soojendavad seda (kogu tarbitud elekter vabaneb lõpuks soojusena ruumi, kus olmeventilaatorit kasutatakse). Olmeventilaatorid ei ole jahutuslahendused ja peaksid seetõttu jääma jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutusest välja.
- (11) Transpordivahendites (nt autod, veoautod, laevad) saadakse jahutussüsteemi sisendenergia üldjuhul transpordivahendi mootorist. Taastuenergia kasutamine mittepaikses jahutuses sisaldub direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 7 lõike 1 punktis c vastava transpordis tarbitava taastuenergia eesmärgi arvutuses ning seetõttu ei peaks see sisalduma jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutuses.
- (12) Sellise tarnitava jahutuse temperatuurivahemik, mille puhul taastuvate külmaallikate kasutus võib suurenedada ning külmageneraatori energiatarbimist vähendada või asendada, jääb 0 °C ja 30 °C vahele. See temperatuurivahemik on üks parameetritest, mida tuleks kasutada, et hinnata jahutusprotsessi sektoreid ja rakendusi, mille võiks jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutusse lisada.
- (13) Madala ja väga madala jahutustemperatuuriga protsessijahutuse puhul on vähe võimalusi taastuvate külmaallikate märkimisväärses kasutamises ning selleks kasutatakse peamiselt elektrilisi külmutusseadmeid. Peamine viis, mille kaudu muuta külmutusseadmed taastuenergia põhiseks, on nende sisendenergia. Kui elektri jõul töötavad külmutusseadmed kasutavad taastuenergiat, võetakse seda direktiivi (EL) 2018/2001 alusel juba arvesse taastuvatest energiaallikatest toodetud elektrienergia osakaalus. Tõhususe suurendamise potentsiaali käsitletakse juba ELi ökodisaini ja märgistamise raamistikus. Järelikult ei oleks külmutusseadmete lisamisest taastuenergiat põhineva jahutuse arvutusse mingit kasu.

- (14) Kõrgel temperatuuril toimuva protsessijahutuse puhul pakuvad kõik soojuselektrijaamad, põletus ja muud kõrgel temperatuuril toimuvad protsessid võimalust heitsoojust taaskasutada. Soodustada taastuenergia põhineva jahutusega kõrgetemperatuurilise heitsoojuse keskkonda viimist ilma soojuse taaskasutamisetähtsuse vastuolus energiatõhususe esikohale seadmise põhimõtte ja keskkonnakaitsega. Seda silmas pidades ei ole 30 °C piir nende protsesside eristamiseks piisav. Auruturbiinielektrijaamas võib kondenseerumine toimuda 30 °C juures või madalamal temperatuuril. Elektrijaama jahutussüsteem võib pakkuda jahutust temperatuuril alla 30 °C.
- (15) Selleks et tagada kohaldamisala selge piiritlemine, peaks metoodika sisaldama selliste protsesside loetelu, mille puhul tuleks seada esikohale heitsoojuse taaskasutamine või selle tekke vältimine, aga mitte intensiivsem jahutuse kasutamine. Sektorid, kus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2012/27/EL⁽²⁾ edendatakse heitsoojuse tekke vältimist ja heitsoojuse taaskasutamist, hõlmavad elektrijaamasid, sealhulgas koostootmist, ning protsesse, mille käigus toodetakse kuumi vedelikke põletamise või eksotermilise keemilise reaktsiooniga. Muud protsessid, kus heitsoojuse tekke vältimine ja taaskasutamine on olulised, hõlmavad tsemendi-, raua- ja terasetootmist, reoveepuhastusjaamu, infotehnoloogiaseadmeid (nt andmekeskused), elektriülekande- ja jaotusrajatisi, samuti kremeerimis- ja transporditaristuid, kus jahutamine ei tohiks olla eelistatud viis nende protsesside käigus tekkiva heitsoojuse vähendamiseks.
- (16) Kõige olulisem näitaja sellise taastuenergia arvutamisel, mis saadakse jahutamiseks kasutatavatest soojuspumpadest, on primaarenergiana arvatav hooajaline kasutegur SPF_p . SPF_p on suhtarv, mis väljendab jahutussüsteemi tõhusust jahutushooajal. Selle arvutamiseks jagatakse toodetud jahutusenergia kogus sisendenergiaga. Suurem SPF_p on parem, kuna see tähendab, et sama sisendenergiaga toodetakse rohkem jahutusenergiat.
- (17) Jahutuse taastuenergia koguse arvutamiseks on vaja tarnitud jahutuses kindlaks määrata energia see osa, mida võib pidada taastuenergiaks. Selle osa tähisteks on S_{SPFp} . S_{SPFp} on SPF_p alumise ja ülemise läviväärtuse funktsioon. Metoodikas tuleks kehtestada SPF_p alumine läviväärtus, millest allpool on jahutussüsteemist saadav taastuenergia null. Samuti kehtestatakse metoodikas SPF_p ülemine läviväärtus, millest ülevalpool läheb jahutussüsteemi toodetud jahutusenergia kogu tarne arvesse taastuenergiانا. Progressiivne arvutusmeetod peaks võimaldama arvutada SPF_p alumise ja ülemise läviväärtuse vahele jääva SPF_p väärtuse põhjal jahutussüsteemide sellise tarnitud jahutusenergia lineaarselt kasvava osa, mille võib lugeda taastuenergiaks.
- (18) Metoodika peaks tagama, et vastavalt direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 7 lõike 1 teisele lõigule võetakse taastuvatest energiaallikatest toodetud gaasi, elektrit ja vesinikku taastuvatest energiaallikatest toodetud energia summaarse lõpptarbimise osakaalu arvutamisel arvesse ainult üks kord.
- (19) Selleks et tagada stabiilsus ja prognoositavus seoses metoodika kohaldamisega jahutussektoris, tuleks primaarenergia põhjal arvutatud SPF_i alumise ja ülemise läviväärtuse kehtestamisel kasutada vaikekoefitsienti, mida nimetatakse ka primaarenergiateguriks, nagu on sätestatud direktiivis 2012/27/EL.
- (20) On asjakohane eristada erinevaid meetodeid jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutamiseks, sõltuvalt arvutustes vajalike parameetrite standardväärtuste olemasolust, näiteks standardsed hooajalised kasutegurid või täisvõimsusega ekvivalenttundide arv.
- (21) On asjakohane, et metoodika võimaldab kasutada standardväärtustel põhinevat lihtsustatud statistilist lähenemisviisi käitiste puhul, mille nimivõimsus on alla 1,5 MW. Kui standardväärtused ei ole kättesaadavad, peaks metoodika võimaldama kasutada mõõdetud andmeid, et jahutussüsteemide puhul oleks võimalik jahutusest saadava taastuenergia arvutamise metoodikat kasutada. Mõõtmismeetodit tuleks kohaldada selliste jahutussüsteemide puhul, mille nimivõimsus on üle 1,5 MW, ning kaugjahutuse ja selliste väikeste süsteemide puhul, kus kasutatakse tehnoloogiaid, mille standardväärtused ei ole kättesaadavad. Olenemata standardväärtuste kättesaadavusest võivad liikmesriigid kasutada mõõdetud andmeid kõigi jahutussüsteemide puhul.

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta direktiiv 2012/27/EL, milles käsitletakse energiatõhusust, muudetakse direktiive 2009/125/EÜ ja 2010/30/EL ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 2004/8/EÜ ja 2006/32/EÜ (ELT L 315, 14.11.2012, lk 1).

- (22) Liikmesriikidel peaks olema lubatud teha oma arvutusi ja uuringuid, et suurendada liikmesriigi statistiliste andmete täpsust võrreldes käesolevas määruses esitatud metoodikaga saavutatavaga,
- (23) Direktiivi (EL) 2018/2001 VII lisa tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Muudatus

Määruse (EL) 2018/2001 VII lisa asendatakse käesoleva määruse lisaga.

Artikkel 2

Läbivaatamine

Komisjon vaatab käesoleva määruse läbi, pidades silmas tehnika arengut ja innovatsiooni ning arvestades taastuvaenergia varude kasutuselevõttu ja selle mõju taastuvenergia eesmärkidele.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 14. detsember 2021

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

LISA

„VII LISA

KÜTMISEKS JA JAHUTAMISEKS KASUTATAVA TAASTUVENERGIA ARVESTAMINE**A OSA. SOOJUSPUMPADEST SAADAVA KÜTMISEKS KASUTATAVA TAASTUVENERGIA ARVESTAMINE**

Soojuspumpade kasutatava aerotermilise, geotermilise või hüdrotermilise energia hulga arvestamiseks käesoleva direktiivi tähenduses taastuvatest energiaallikatest toodetud energiana arvutatakse E_{RES} järgmise valemiga:

$$E_{RES} = Q_{usable} * (1 - 1/SPF)$$

kus:

—	Q_{usable}	=	eeldatav kogu artikli 7 lõikes 4 osutatud kriteeriumidele vastavate soojuspumpade toodetav kasutatav (ingl keeles <i>usable</i>) soojus, mida rakendatakse järgmiselt: arvestatakse ainult soojuspumpasid, kus $SPF > 1,15 * 1/\eta$;
—	SPF	=	nende soojuspumpade eeldatav keskmine hooajaline kasutegur;
—	η	=	suhtarv kogu elektrienergia tootmise ja elektrienergia tootmiseks kulunud primaarenergia tarbimise vahel ning seda arvutatakse ELi keskmisena Eurostati andmete alusel.

B OSA. JAHUTAMISEKS KASUTATAVA TAASTUVENERGIA ARVESTAMINE**1. MÕISTED**

Jahutamiseks kasutatava taastuvenergia arvutamisel kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „jahutamine“ – soojuse eemaldamine suletud ruumist või siseruumist (olmekasutus) või protsessist, et vähendada ruumi või protsessi temperatuuri kindlaksmääratud temperatuurini (seadeväärtus) või hoida sellel temperatuuril. Jahutussüsteemide puhul suunatakse eemaldatud soojus ümbritsevasse õhku, vette või pinnasesse ja ümbritsev soojust vastuvõttev keskkond (õhk, pinnas ja vesi) töötab seega külmaallikana;
- 2) „jahutussüsteem“ – komponentide kogum, mis koosneb soojust eemaldavast süsteemist, ühest või mitmest jahutusseadmest ja soojust loovutavast süsteemist, millele aktiivjahutuse korral lisandub vedel soojuskandja (külmaaine), mis töötavad koos ettenähtud soojusülekanne tekitamiseks ja tagavad ettenähtud temperatuuri;
 - a) ruumijahutuse puhul võib jahutussüsteem olla vabajahutussüsteem või külmageneraatoriga varustatud jahutussüsteem ja selle põhifunktsioon on jahutamine;
 - b) protsessijahutuse puhul on jahutussüsteemis külmageneraator ja selle põhifunktsioon on jahutamine;
- 3) „vabajahutus“ – jahutussüsteem, milles kasutatakse looduslikku külmaallikat jahutatavast ruumist või protsessist soojuse eemaldamiseks pumba (pumpade) abil vedeliku (vedelike) teisaldamisega ja/või ventilaatori (ventilaatorite) abil õhu teisaldamisega, ning mis ei nõua külmageneraatori kasutamist;
- 4) „külmageneraator“ – jahutussüsteemi osa, mis tekitab temperatuurierinevuse, mis võimaldab jahutatavast ruumist või protsessist soojuse eemaldamist auru kokkusurumistsükli, neeldumistsükli või muu energiapõhise termodünaamilise tsükli kasutamise ja mida kasutatakse juhul, kui külmalallikas ei ole kättesaadav või ei ole piisav;
- 5) „aktiivjahutus“ – ruumist või protsessist soojuse eemaldamine, mille korral on jahutusnõudluse rahuldamiseks vaja sisendenergiat. Kasutatakse, kui looduslik energiavoog ei ole kättesaadav või on ebapiisav, ja see võib toimuda külmageneraatoriga või ilma selleta;

- 6) „passiivjahutus“ – soojuse eemaldamine loodusliku energiatõhususe abil soojusjuhtivuse, konvektsiooni, kiirguse või massi ülekandmisega, kus soojuse eemaldamiseks ja hajutamiseks ei ole vaja jahutusvedeliku teisaldamist ega temperatuuri alandamist külmageneraatori abil. See hõlmab jahutusvajaduse vähendamist ehitise konstruktsioonilahendustega (näiteks hoone soojustus, haljaskatus, rohesein, varjutamine või hoone massi suurendamine), ventilatsiooni või olmeventilaatorite kasutamist;
- 7) „ventilatsioon“ – õhu loomulik või sundliikumine, millega ruumi juhitakse õhku ümbritsevast keskkonnast, et tagada siseõhu nõuetekohane kvaliteet, sealhulgas temperatuur;
- 8) „olmeventilaator“ – ventilaatorist ja elektrimootorist koosnev seade õhu teisaldamiseks ning suvise mugavuse tagamiseks ja jahedustunde tekitamiseks õhu liikumiskiiruse suurendamisega inimese keha ümber;
- 9) „jahutamiseks kasutatava taastuenergia kogus“ – kindlaksmääratud energiatõhususega toodetud jahutusenergia tarne, mida väljendatakse hooajalise kasuteguri järgi arvutatud primaarenergiana;
- 10) „soojust vastuvõttev keskkond“ ehk „külmallaikas“ – väline looduslik keskkond, millesse kantakse üle ruumist või protsessist eemaldatud soojus. Selleks võib olla ümbritsev õhk, loodusliku või tehiseveekogu vesi või geotermiline moodustis maapinna all;
- 11) „soojust eemaldav süsteem“ – jahutatavast ruumist või protsessist soojust eemaldav seade, näiteks aurusti auru kokkusurumistsükli;
- 12) „jahutusseade“ – aktiivjahutuseks ettenähtud seade;
- 13) „soojust loovutav süsteem“ – seade, kus toimub lõplik soojuse ülekanne soojuskandjast soojust vastuvõtvasse keskkonda, näiteks kondensaator, kus auru õhkjahutusega kokkusurumistsükli toimub külmaainest soojuse ülekanne ümbritsevasse õhku;
- 14) „sisendenergia“ – energia, mida on vaja vedeliku teisaldamiseks (vabajahutuse korral), või energia, mida on vaja vedeliku teisaldamiseks ja külmageneraatori käitamiseks (külmageneraatoriga aktiivjahutuse korral);
- 15) „kaugjahutus“ – jahutatud vedelikus salvestatud soojusenergia jaotamine võrgu kaudu kesk- või hajustootmisallikast mitmesse hoonesse või kohta, et seda kasutada ruumi- või protsessijahutuseks;
- 16) „primaarne hooajaline kasutegur“ – suurus, mis iseloomustab primaarenergia muundamise tõhusust jahutussüsteemis;
- 17) „täisvõimsusega ekvivalenttundide arv“ – tundide arv, mille jooksul täisvõimsusel töötav jahutussüsteem toodaks sama koguse jahutusenergiat, kui see tegelikult toodab aasta jooksul eri koormustel töötades;
- 18) „jahutuse kraadööpäevad“ – 18 °C alusel arvutatud kliimanäitajad, mida kasutatakse täisvõimsusega ekvivalenttundide arvu kindlaksmääramise lähteandmetena.

2. KOHALDAMISALA

1. Jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutamisel võtavad liikmesriigid arvesse aktiivjahutust, sealhulgas kaugjahutust, olenemata sellest, kas tegemist on vabajahutusega või kasutatakse külmageneraatorit.
2. Liikmesriigid ei võta arvesse:
 - a) passiivjahutust, kuigi siis, kui jahutamisel kasutatakse soojuskandjana ventilatsiooniõhku, kaasatakse jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutamisse ka vastav jahutusenergia tarne, mille allikas on külmageneraator või vabajahutus;
 - b) järgmisi jahutustehnoloogiaid või -protsesse:
 - i) jahutust transpordivahendites ⁽¹⁾;
 - ii) jahutussüsteeme, mille esmane ülesanne on toota või säilitada kiiresti riknevaid tooteid kindlaksmääratud temperatuuril (külmutamine ja sügavkülmutamine);
 - iii) jahutussüsteeme, mille korral ruumi- või protsessijahutuse temperatuuri seadeväärtus on alla 2 °C;
 - iv) jahutussüsteeme, mille korral ruumi- või protsessijahutuse temperatuuri seadeväärtus on üle 30 °C;

⁽¹⁾ Taastuenergiat põhineva jahutuse määratlus puudutab ainult paigset jahutust.

- v) energiatootmise, tööstusprotsesside ja teenindussektori heitsoojuse jahutamist ⁽²⁾;
- c) energiat, mida kasutatakse jahutamiseks elektrijaamades, tsemendi, raua ja terase tootmisel, reoveepuhastites, infotehnoloogia- ja teadus- ja tehnoloogia- (nt andmekeskustes), elektriülekanne- ja jaotusrajatistes ja transporditaristustes.

Liikmesriigid võivad jahutamiseks kasutatava taastuenergia arvutamisest keskkonnakaitsepõhjustel jätta välja rohkem jahutussüsteemide kategooriaid, et säilitada teatavates geograafilistes piirkondades looduslikud külmaallikad. Näiteks jõgede või järvede kaitsmiseks liigse soojenemise eest.

3. TAASTUVENERGIA ARVESTAMISE METOODIKA LOKAALSE JA KAUGJAHUTUSE JAOKS

Taastuenergiat tootvateks loetakse ainult selliseid jahutussüsteeme, mille energiatõhusus on suurem kui nõutav minimaalne energiatõhusus, mida väljendab punkti 3.2 teises lõigus esitatud primaarne hooajaline kasutegur (SPF_p).

3.1. Jahutamiseks kasutatava taastuenergia kogus

Jahutamiseks kasutatava taastuenergia kogus (E_{RES-C}) arvutatakse järgmise valemiga:

$$E_{RES-C} = (Q_{C_{Source}} - E_{INPUT}) \times S_{SPF_p} = Q_{C_{Supply}} \times S_{SPF_p}$$

kus:

$Q_{C_{Source}}$ on jahutussüsteemist ümbritsevasse õhku, vette või pinnasesse eralduva soojuse kogus ⁽³⁾;

E_{INPUT} on jahutussüsteemi energiatarve, sealhulgas mõõdetud süsteemide (näiteks kaugjahutuse) abisüsteemide energiatarve;

$Q_{C_{Supply}}$ on jahutusenergia, mida annab jahutussüsteem ⁽⁴⁾;

S_{SPF_p} on jahutussüsteemi tasandil määratletud kui SPF_i nõude kohaselt taastuvaks kvalifitseeruva jahutusenergia tarne osakaal protsentides. SPF_i määramisel ei võeta arvesse jaotuskadusid. Kaugjahutuse puhul tähendab see, et SPF määratakse külmageneraatori kohta või vabajahutussüsteemi tasandil. Jahutussüsteemide puhul, mille suhtes võib kohaldada SPF_i standardset väärtust, tähendab see, et parandustegurina ei kasutata komisjoni määruse (EL) 2016/2281 ⁽⁵⁾ ja sellega seotud komisjoni teatise ⁽⁶⁾ kohaseid tegureid F(1) ja F(2).

Jahutus (absorptsioon ja adsorptsioon), mille saamiseks on kasutatud 100 % taastuenergiapõhist soojust, loetakse täielikult taastuenergiapõhiseks.

$Q_{C_{Supply}}$ ja S_{SPF_p} leidmiseks vajalikke arvutusetape on selgitatud punktides 3.2–3.4.

⁽²⁾ Heitsoojus on määratletud käesoleva direktiivi artikli 2 punktis 9. Heitsoojust võib arvesse võtta käesoleva direktiivi artiklite 23 ja 24 kohaldamisel.

⁽³⁾ Külmaallika maht vastab soojust vastuvõtva keskkonnaks olevasse ümbritsevasse õhku, vette ja pinnasesse neeldunud soojuse kogusele. Ümbritsevat õhku ja vett mõistetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 2 esitatud ümbritseva keskkonna energia määratluse kohaselt. Maapinda mõistetakse selle direktiivi artikli 2 lõikes 3 esitatud geotermilise energia määratluse kohaselt.

⁽⁴⁾ Termoodünaamiliselt vastab jahutusenergia saadud soojushulgale, mis eraldub jahutussüsteemist soojust vastuvõtvasse keskkonda ehk külmaallikasse (ümbritsevasse õhku, vette või pinnasesse). Ümbritsevat õhku ja vett mõistetakse selle direktiivi artikli 2 punktis 2 esitatud ümbritseva keskkonna energia määratluse kohaselt. Maapinda mõistetakse soojust vastuvõtva keskkonnana ehk külmaallikana direktiivi (EL) 2018/2001 artikli 2 punktis 3 esitatud geotermilise energia määratluse kohaselt.

⁽⁵⁾ Komisjoni 30. novembri 2016. aasta määrus (EL) 2016/2281, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/125/EÜ (mis käsitleb raamistiku kehtestamist energiamõjuga toodete ökodisaini nõuete sätestamiseks) seoses õhukütteseadmete, jahutusseadmete, kõrgel temperatuuril käitatavate protsessijahutite ja puhurkonvektorite ökodisaini nõuetega (ELT L 346, 20.12.2016, lk 1).

⁽⁶⁾ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.229.01.0001.01.EST&toc=OJ:C:2017:229:TOC

3.2. Taastuenergia kvalifitseeruva energia hooajalise kasuteguri osakaalu arvutamine – S_{SPF_p}

S_{SPF} on tarnitud jahutusenergia osa, mida võib lugeda taastuenergiaiks. S_{SPF_p} suureneb koos SPF_p väärtuse suurenemisega. SPF_p (7) on määratletud komisjoni määruste (EL) 2016/2281 ja (EL) nr 206/2012 (8) kohaselt, võttes arvesse, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2012/27/EL (muudetud direktiiviga (EL) 2018/2002) (9) on elektri primaarenergiateguri ajakohastatud vaikeväärtus 2,1. Kasutatakse standardi EN 14511 piirtingimusi.

Jahutussüsteemi primaarse hooajalise kasutegurina väljendatud nõutav minimaalne energiatõhusus peab olema vähemalt 1,4 ($SPF_{p_{LOW}}$). Et S_{SPF_p} oleks 100 %, peab jahutussüsteemi nõutav minimaalne energiatõhusus olema vähemalt 6 ($SPF_{p_{HIGH}}$). Kõigi muude jahutussüsteemide puhul kasutatakse järgmist valemit:

$$S_{SPF_p} = \frac{SPF_p - SPF_{p_{LOW}}}{SPF_{p_{HIGH}} - SPF_{p_{LOW}}} \%$$

SPF_p on jahutussüsteemi tõhusus, mida väljendatakse primaarse hooajalise kasutegurina;

$SPF_{p_{LOW}}$ on minimaalne hooajaline kasutegur, mida väljendatakse primaarenergiana ja mis põhineb standardsete jahutussüsteemide tõhususel (ökodisaini miinimumnõuded);

$SPF_{p_{HIGH}}$ on hooajalise kasuteguri ülemine läviväärtus, mida väljendatakse primaarenergiana ja mis põhineb kaugjahutuses kasutatava vabajahutuse heal taval (¹⁰).

3.3. Jahutamiseks kasutatava taastuenergia koguse arvutamine SPF_p standardse ja mõõdetud väärtuse abil

SPFi standardne ja mõõdetud väärtus

Määrustega (EL) nr 206/2012 ja (EL) 2016/2281 kehtestatud ökodisaininõuetest tulenevalt on elektri- ja sisepõlemismootorite jõul toimuva auru kokkusurumistsükliga külmageneraatorite kohta saadaval SPFi standardsed väärtused. Nende külmageneraatorite kohta on olemas väärtused kuni 2 MW olmejahutuse ja kuni 1,5 MW protsessijahutuse jaoks. Muude tehnoloogiate ja võimsusskaalade jaoks standardväärtusi ei ole. Kaugjahutuse puhul standardväärtust ei ole, kuid kasutatakse mõõtmisi ja nende andmed on saadaval; need võimaldavad arvutada SPFi väärtusi vähemalt aasta lõikes.

Taastuenergiat põhineva jahutusenergia koguse arvutamiseks võib võimaluse korral kasutada SPFi standardseid väärtusi. Kui standardväärtused ei ole saadaval või mõõtmine on tavaline tegevuspraktika, kasutatakse SPFi mõõdetud väärtusi, mis on eraldatud jahutusvõimsuse läviväärtustega. Selliste külmageneraatorite puhul, mille jahutusvõimsus on alla 1,5 MW, võib kasutada SPFi standardset väärtust. SPFi mõõdetud väärtust kasutatakse kaugjahutuse korral selliste külmageneraatorite puhul, mille jahutusvõimsus on vähemalt 1,5 MW või mille standardväärtused ei ole saadaval.

Peale selle tuleb kõigi jahutussüsteemide jaoks, mille SPFi standardne väärtus ei ole teada (see hõlmab kõiki vabajahutuslahendusi ja soojusega käitatavaid külmageneraatoreid), määrata kindlaks SPFi mõõdetud väärtus, et seda oleks võimalik kasutada taastuenergiat põhineva jahutuse arvutamisel.

(7) Kui külmageneraatori tegelike töötingimuste ja erinevate paigaldusolude tõttu on SPFi väärtused standardtingimuste jaoks kavandatud oluliselt väiksemad, võivad liikmesriigid need süsteemid (nt vesijahutusega külmageneraator, milles soojuse ümbritsevasse õhku eemaldamiseks on jahutustorni asemel kasutusel kuivjahuti) taastuenergiat põhineva jahutamise määratlusest välja jätta.

(8) Komisjoni 6. märtsi 2012. aasta määrus (EL) nr 206/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/125/EÜ seoses kodumajapidamises kasutatavate kliimaseadmete ja olmeventilaatorite ökodisaini nõuetega (ELT L 72, 10.3.2012, lk 7).

(9) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2002, millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL, milles käsitletakse energiatõhusust (ELT L 328, 21.12.2018, lk 210).

(10) ENER/C1/2018-493, Renewable cooling under the revised Renewable Energy Directive (Taastuenergiat põhinev jahutus vastavalt muudetud taastuenergia direktiivile), TU-Wien, 2021.

SPFi standardsete väärtuste määratlus

SPFi väärtused on väljendatud primaarenergiatõhususena, mis on arvutatud eri tüüpi külmageneraatorite ruumijahutus-
tõhususe kindlaksmääramiseks, kasutades määruse (EL) 2016/2281 kohaseid primaarenergiategureid ⁽¹⁾. Määruse (EL)
2016/2281 kohaselt arvutatakse primaarenergiategur kui $1/\eta$, kus η on elektrienergia kogutoodangu ja primaarenergia
tarbimise keskmine suhe kogu ELis. Kui muudetakse elektrienergia primaarenergiateguri vaikeväärtust, mida direktiivi (EL)
2018/2002 (millega muudeti direktiivi 2012/27/EL IV lisa 3. joonealust märkust) lisa punktis 1 nimetatakse koefitsiendiks,
asendatakse SPFi väärtuste arvutamisel määruuses (EL) 2016/2281 esitatud primaarenergiategur 2,5 väärtusega 2,1.

Kui külmageneraatori käitamiseks kasutatakse sisendenergiana primaarenergia kandjaid, näiteks soojust või gaasi, on
primaarenergiategur ($1/\eta$) vaikimisi 1, mis tähendab, et energia muundamist ei toimu ($\eta = 1$).

Külmageneraatori kategooriast sõltuvad SPFi väärtuse kindlaksmääramiseks vajalikud standardsed töötingimused ja muud
parameetrid on määratletud määrustes (EL) 2016/2281 ja (EL) 206/2012. Piirtingimused on määratletud standardis EN
14511.

Reverseeritavate külmageneraatorite (reverseeritavate soojuspumpade) korral, mis ei kuulu määruse (EL) 2016/2281
kohaldamisalasse, sest nende soojendamise funktsioon on hõlmatud kütteseadmete ja veesoojendite-kütteseadmete
ökodisaininõuetega komisjoni määruse (EL) nr 813/2013 ⁽²⁾ kohaselt, kasutatakse sama SPFi arvutust, mis on määruuses
(EL) 2016/2281 määratud sarnaste mittereverseeritavate külmageneraatorite jaoks.

Näiteks elektrilise auru kokkusurumistsükliga külmageneraatorite puhul määratakse SPF_p järgmiselt (indeks p osutab, et see
on primaarenergia SPF):

— ruumijahutuse jaoks:
$$SPF_p = \frac{SEER}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$
,

— protsessijahutus:
$$SPF_p = \frac{SEPR}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$
.

Siin on:

— SEER ja SEPR on lõppenergia hooajalised kasutegurid ⁽³⁾ (SEER on sesoonne jahutustegur, SEPR on hooajaline
energiatõhususe suhtarv), mis on määratud määrustes (EL) 2016/2281 ja (EL) 206/2012 kohaselt;

— η on elektrienergia kogutoodangu ja primaarenergia tarbimise keskmine suhe ELis ($\eta = 0,475$ ja $1/\eta = 2,1$);

$F(1)$ ja $F(2)$ on määruse (EL) 2016/2281 ja sellega seotud komisjoni teatise kohased parandustegurid. Neid tegureid ei
kohaldata määruuses (EL) 2016/2281 kindlaksmääratud protsessijahutuse suhtes, sest SEPRi lõppenergia näitajaid
kasutatakse otse. Kohandatud väärtuste puudumise korral kasutatakse SEERi teisendamiseks samu väärtusi kui SEPRi
korral.

SPFi piirtingimused

Külmageneraatori SPFi väärtuse kindlaksmääramiseks kasutatakse määrustes (EL) 2016/2281 ja (EL) nr 206/2012 esitatud
SPFi piirtingimusi. Vesi-õhk- ja vesi-vesi-külmageneraatorite puhul lisatakse külmaallika kättesaadavaks tegemiseks vajalik
sisendenergia parandusteguri $F(2)$ abil. SPFi piirtingimused on esitatud joonisel 1. Neid piirtingimusi kohaldatakse kõikide
(nii vabajahutusega kui ka külmageneraatoreid sisaldavate) jahutussüsteemide suhtes.

⁽¹⁾ SPF_p on sama kui määruuses (EL) 2016/2281 määratletud $\eta_{s,c}$.

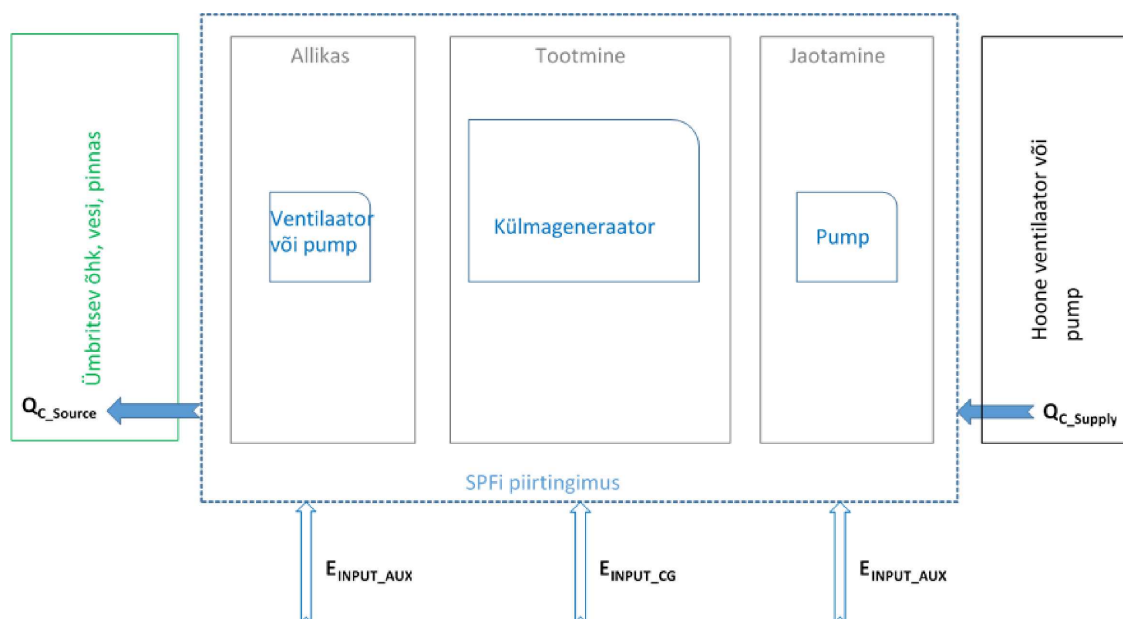
⁽²⁾ Komisjoni 2. augusti 2013. aasta määrus (EL) nr 813/2013, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi
2009/125/EÜ seoses kütteseadmete ja veesoojendite-kütteseadmete ökodisaini nõuetega (ELT L 239, 6.9.2013, lk 136).

⁽³⁾ Uuringu ENER/C1/2018-493 „Cooling Technologies Overview and Market Share“ (Jahutustehnoloogiate ülevaade ja turuosa) 1. osa
peatükis 1.5 „Energy efficiency metrics of state-of-the-art cooling systems“ (Nüüdisaegsete jahutussüsteemide energiatõhususe
mõõdikud) on esitatud nende näitajate üksikasjalikumad määratlused ja arvutusvalemid.

Need piirtingimused on sarnased komisjoni otsuses 2013/114/EL⁽¹⁴⁾ esitatud tingimustega soojuspumpade (kütterežiimil kasutamise) jaoks. Erinevus seisneb selles, et soojuspumpade puhul ei võeta SPFi hindamisel arvesse lisaenergiatarbele vastavat elektritarbimist (termostaadiga väljalülitatud seisund, ooteseisund, väljalülitatud seisund, kambrikütteseisund). Jahutamisel kasutatakse nii SPFi standardset kui ka mõõdetud väärtust (kusjuures SPFi mõõdetud väärtus arvestab ka lisatarbimist), mistõttu on mõlemas olukorras vaja arvesse võtta lisavõimsustarvet.

Kaugjahutuse puhul ei võeta SPFi hindamisel arvesse jaotuspumba elektritarbimist ja jahutuskadusid jaotusvõrgus jahutusjaama ja kliendi alajaama vahel.

Ventilatsioonifunktsiooniga õhkjahutussüsteemi puhul ei võeta arvesse ventilatsiooniõhu vooluga kaasnevat jahutusenergia tarnet. Samuti arvatakse ventilatsiooniõhu vooluhulga ja jahutusõhu vooluhulga suhtega proportsionaalselt maha ventilatsiooniks kuluv ventilaatori võimsus.



.tjfoonis 1. Külmageneraatori SPFi piirtingimused SPFi standardse väärtuse ja kaugjahutuse (ning muude suurte jahutussüsteemide, milles kasutatakse SPFi mõõdetud väärtust) korral, kus E_{INPUT_AUX} on ventilaatori ja/või pumba sisendenergia ning E_{INPUT_CG} on külmageneraatori sisendenergia

Õhkjahutussüsteemi puhul, millel on sisemine külmatagastus, ei võeta arvesse külmatagastusest tulenevat jahutusenergia tarnet. Külmatagastuse soojusvaheti jaoks kuluv ventilaatori võimsus arvatakse maha proportsionaalselt külmatagastuse soojusvaheti rõhukao ja õhkjahutussüsteemi summaarse rõhukao suhtega.

3.4. Arvutamine standardväärtuse alusel

Selliste lokaalsete jahutussüsteemide puhul, mille võimsus on alla 1,5 MW ja mille kohta on olemas SPFi standardne väärtus, võib tarnitava jahutusenergia koguhulga hindamiseks kasutada lihtsustatud meetodit.

Lihtsustatud meetodi puhul on jahutussüsteemi tarnitud jahutusenergia (Q_{C_supply}) võrdne nimijahutusvõimsuse (P_c) ja täisvõimusega ekvivalenttundide arvu korrutisega ($EFLH$). Ühe jahutuse kraadööpäeva (CDD) väärtust võib kasutada kogu riigi jaoks. Eri kliimavööndite jaoks võib kasutada eri väärtusi tingimusel, et nende kliimavööndite kohta on olemas nimivõimsused ja SPFid.

$EFLH$ arvutamiseks võib kasutada järgmisi meetodeid:

- ruumijahutus elamusektoris: $EFLH = 96 + 0,85 * CDD$
- ruumijahutus teenindussektoris: $EFLH = 475 + 0,49 * CDD$
- protsessijahutuse jaoks: $EFLH = \tau_s * (7300 + 0,32 * CDD)$

⁽¹⁴⁾ Komisjoni otsus, 1. märtsist 2013, millega kehtestatakse liikmesriikidele suunised eri tööpõhimõttega soojuspumpadest taastuvenergiast saadava energia arvutamiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/28/EÜ artiklile 5 (ELT L 62, 6.3.2013, lk 27).

Siin on:

τ_s on aktiivsustegur, mille abil arvestatakse konkreetsete protsesside tööaega (nt töötab kogu aasta: $\tau_s = 1$, nädalavahetustel ei tööta: $\tau_s = 5/7$). Vaekeväärtust ei ole.

3.4.1. Arvutamine mõõdetud väärtuse alusel

Süsteemide jaoks, mille kohta puudub standardväärtus, samuti üle 1,5 MW võimsusega jahutussüsteemide ja kaugjahutus-süsteemide jaoks tuleb taastuvenegial põhinev jahutus arvutada järgmiste mõõtmiste alusel.

Mõõdetud sisendenergia. Mõõdetud sisendenergia hõlmab kõiki jahutussüsteemi energiaallikaid, st külmageneraatori jaoks kuluvat elektrit, gaasi, soojust jne. Siia kuuluvad ka lisapumbad ja -ventilaatorid, mida kasutatakse jahutussüsteemis, kuid mitte jahutuse jaotamiseks hoonesse või protsessi. Ventilatsioonifunktsiooniga õhkjahutuse puhul arvestatakse jahutussüsteemi sisendenergia hulka üksnes jahutamisest tulenev lisasisendenergia.

Mõõdetud jahutusenergia tarne. Jahutusenergia tarnet mõõdetakse jahutussüsteemi väljundina, millest lahutatakse kõik jahutuskadod. Selle järgi hinnatakse jahutusenergia netotarnet jahutuse lõppkasutajaks olevasse hoonesse või protsessi. Jahutuskadod hõlmavad kadusid kaugjahutussüsteemis ja hoone või tööstusrajatise jahutuse jaotussüsteemis. Ventilatsiooni-funktsiooniga õhkjahutuse korral ei hõlma jahutusenergia netotarne värske ventilatsiooniõhu sissepuhke mõju.

Mõõtmised tuleb teha konkreetse aruandeaasta kohta, esitades summaarse sisendenergia ja jahutusenergia summaarse tarne kogu aasta kohta.

3.4.2. Kaugjahutus: lisanõuded

Kaugjahutussüsteemide puhul võetakse jahutusenergia netotarne kindlaksmääramisel arvesse jahutusenergia netotarnet tarbijatasandil, mida tähistab $Q_{C_Supply_net}$. Jaotusvõrgus tekkivad soojuskadod (Q_{C_LOSS}) lahutatakse jahutusenergia kogutarnest ($Q_{C_Supply_gross}$) järgmise valemi järgi:

$$Q_{C_Supply_net} = Q_{C_Supply_gross} - Q_{C_LOSS}$$

3.4.2.1. Jaotamine allsüsteemideks

Kaugjahutussüsteemid võib jagada allsüsteemideks, milles on vähemalt üks külmageneraator või vabajahutussüsteem. Selleks tuleb kindlaks määrata iga allsüsteemi jahutusenergia tarne ja sisendenergia ning iga allsüsteemi osakaal jahutuskas jaotamise valemiga:

$$Q_{C_Supply_net_i} = Q_{C_Supply_gross_i} \times \left(1 - \frac{Q_{C_LOSS}}{\sum_{i=1}^n Q_{C_Supply_gross_i}} \right)$$

3.4.2.2. Lisaained

Jahutussüsteemi allsüsteemideks jaotamise korral tuleb külmageneraatori(te) ja/või vabajahutussüsteemi(de) abiseadmeid (nt juhtseadmed, pumbad ja ventilaatorid) käsitleda sama(de) allsüsteemi(de) osana. Arvesse ei võeta hoone sees jahutuse jaotamise seadmetele (nt abipumbad) ja lõppseadmetele (nt puhurkonvektorid, õhukäitlusseadmete ventilaatorid) kuluvat lisaenergiat.

Selliste abiseadmete, mida ei saa omistada konkreetsele allsüsteemile (näiteks kaugjahutusvõrgu pumbad, mis teisaldavad kõikide külmageneraatorite toodetud jahutusenergiat), primaarenergiatarve jaotatakse kõikide jahutuse allsüsteemide vahel proportsionaalselt konkreetse allsüsteemi külmageneraatorite ja/või vabajahutussüsteemide tarnitud jahutusenergia osakaalule, samuti nagu jahutuskas jaotamise valemiga järgi:

$$E_{INPUT_AUX_i} = E_{INPUT_AUX1_i} + E_{INPUT_AUX2} * \frac{Q_{C_Supply_net_i}}{\sum_{i=1}^n Q_{C_Supply_net_i}}$$

kus:

$E_{INPUT_AUX1_i}$ on allsüsteemi i lisaenergiatarve;

E_{INPUT_AUX12} on kogu jahutussüsteemi lisaenergiatarve, mida ei saa omistada konkreetsele jahutuse allsüsteemile.

3.5. Jahutamiseks kasutatava taastuenergia koguse arvutamine üldise taastuenergia osakaalu ning kütmiseks ja jahutamiseks kasutatava taastuenergia osakaalu alusel

Taastuenergia üldise osakaalu arvutamiseks liidetakse jahutamiseks kasutatav taastuenergia kogus nii lugejale „taastuvatest energiaallikatest toodetud energia summaarne lõpptarbimine“ kui ka nimetajale „energia summaarne lõpptarbimine“.

Kütmiseks ja jahutamiseks kasutatava taastuenergia osakaalu arvutamiseks liidetakse jahutamiseks kasutatav taastuenergia kogus nii lugejale „taastuvatest energiaallikatest toodetud energia summaarne lõpptarbimine kütmiseks ja jahutamiseks“ kui ka nimetajale „energia summaarne lõpptarbimine kütmiseks ja jahutamiseks“.

3.6. Täpsema meetoodika ja täpsemate arvutuste väljatöötamise juhend

Liikmesriike innustatakse ise hindama SPF ja EFLH väärtusi. Sellised riiklikud/piirkondlikud lähenemisviisid peaksid põhinema täpsetel eeldustel, piisava suurusega esinduslikel valimitel, mille tulemuseks on oluliselt parem hinnang taastuenergia kohta võrreldes käesolevas delegeeritud õigusaktis sätestatud meetoodikat kasutades saadud hinnanguga. Selline parandatud meetoodika võib põhineda üksikasjalikul arvutusel, mille aluseks kasutatakse tehnilisi andmeid, kus võetakse arvesse lisaks muule ka seadme paigaldamise aastat, paigaldamise kvaliteeti, kompressori tüüpi, masina suurust, tööseisundit, soojuse jaotamise süsteemi, generaatorite astmelisust ja asjaomase piirkonna kliimatingimusi. Alternatiivseid meetodeid ja/või väärtusi kasutavad liikmesriigid peavad esitama need komisjonile koos aruandega, milles kirjeldatakse neid meetodeid ja andmeid. Vajaduse korral tõlgib komisjon dokumendid ja avaldab need läbipaistvusplatvormil.“

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2022/760,**8. aprill 2022,****millega muudetakse delegeeritud määrust (EL) 2021/2306 Ukrainas välja antud kontrollsertifikaate käsitlevate üleminekusätete osas**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrust (EL) 2018/848, mis käsitleb mahepõllumajanduslikku tootmist ja mahepõllumajanduslike toodete märgistamist ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 834/2007, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 38 lõike 8 punkti a alapunkti ii, artikli 46 lõike 7 punkti b ning artikli 57 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni delegeeritud määruses (EL) 2021/2306 ⁽²⁾ on sätted, mis käsitlevad liitu importimiseks ette nähtud mahepõllumajanduslike ja üleminekuaja toodete ametlikku kontrolli ning kontrollsertifikaati.
- (2) Vastavalt delegeeritud määruse (EL) 2021/2306 artikli 5 lõike 3 esimesele lõigule antakse kontrollsertifikaat välja TRACESis ja sellel on kvalifitseeritud e-tempel. Kõnealuse määruse artikli 11 lõikes 1 sätestatud üleminekusättega on ette nähtud, et erandina kõnealuse määruse artikli 5 lõike 3 esimesest lõigust võib kuni 30. juunini 2022 kontrollsertifikaadi välja anda paberkandjal pärast seda, kui see on TRACESis täidetud ja välja trükitud. Kontrolliasutuste ja kontrollorganite registreerimine kvalifitseeritud e-templi jaoks on pooleli.
- (3) Venemaa sissetung Ukrainasse 24. veebruaril 2022 kujutab endast erakordset ja enneolematut väljakutset kontrolliasutustele ja kontrollorganitele, keda on tunnustatud seoses mahepõllumajanduslike toodete ekspordiga Ukrainast liitu. Ukrainas on katkenud ka postiteenused.
- (4) Seega ei saa ilma kvalifitseeritud e-templita kontrolliasutuse või kontrollorgani Ukrainas asuv volitatud isik anda välja elektroonilisi kontrollsertifikaate vastavalt delegeeritud määruse (EL) 2021/2306 artikli 5 lõike 3 esimesele lõigule. Samuti ei saa kõnealune volitatud isik kasutada võimalust anda kontrollsertifikaat välja paberkandjal vastavalt kõnealuse määruse artikli 11 lõike 1 üleminekusätele, kuna Ukraina postiteenused on praegu häiritud.
- (5) Sellega seoses on vaja lubada ilma kvalifitseeritud e-templita kontrolliasutuse või kontrollorgani Ukrainas asuval volitatud isikul koostada ja esitada kontrollsertifikaat TRACESis elektrooniliselt ilma kvalifitseeritud e-templi kinnitusega kontrollsertifikaadi lahtis 18. Lisaks on vaja lubada, et liikmesriikide pädevad asutused piiripunktides või vabasse ringlusse lubamise kohtades saaksid teha selliste kontrollsertifikaatide impordikontrolli ja kinnitada need TRACESis kvalifitseeritud e-templiga või paberkandjal volitatud isiku käsitsi allkirjaga pärast seda, kui sertifikaadid on TRACESis täidetud ja välja trükitud.
- (6) Seepärast tuleks delegeeritud määrust (EL) 2021/2306 vastavalt muuta.
- (7) Seoses Venemaa sissetungiga Ukrainasse ja viivitamatu reageerimise vajadusega tuleks käesolevat määrust kohaldada tagasiulatuvalt alates 24. veebruarist 2022,

⁽¹⁾ ELT L 150, 14.6.2018, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 21. oktoobri 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/2306, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/848 eeskirjadega, mis käsitlevad liitu importimiseks ette nähtud mahepõllumajanduslike ja üleminekuaja toodete saadetiste ametlikku kontrolli ning kontrollsertifikaati (ELT L 461, 27.12.2021, lk 13).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Delegeeritud määruse (EL) 2021/2306 muudatused

Delegeeritud määruse (EL) 2021/2306 artiklit 11 muudetakse järgmiselt.

(1) Lisatakse järgmine lõige 1a:

„1a. Erandina artikli 5 lõike 3 esimesest lõigust võib ilma kvalifitseeritud e-templita kontrolliasutuse või kontrollorgani Ukrainas asuv volitatud isik kuni 30. juunini 2022 koostada ja esitada kontrollsertifikaadi TRACESis elektrooniliselt ilma e-templi kinnitusega kontrollsertifikaadi lahtris 18. Selline sertifikaat antakse välja enne, kui sellega seotud saadeti ekspordi- või päritoluriigiks olevast kolmandast riigist välja viiakse.“

(2) Lõikesse 2 lisatakse järgmine punkt c:

„c) kui kontrollsertifikaat koostatakse ja esitatakse TRACESis elektrooniliselt vastavalt lõikele 1a, kinnitatakse see piiripunktis või vabasse ringlusse lubamise kohas TRACESis kvalifitseeritud e-templiga või paberkandjal pädeva asutuse volitatud isiku käsitsi allkirjaga, mis lisatakse olenevalt asjaoludest lahtrisse 23, 25 või 30, pärast seda, kui sertifikaat on TRACESis täidetud ja välja trükitud.“

Artikkel 2

Jõustumine ja kohaldamine

Käesolev määrus jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Seda kohaldatakse alates 24. veebruarist 2022.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 8. aprill 2022

Komisjoni nimel
president

Ursula VON DER LEYEN

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) 2022/761,**13. mai 2022,****millega kiidetakse heaks oluline muudatus kaitstud päritolunimetuste ja kaitstud geograafiliste tähiste registrisse kantud nimetuse spetsifikaadis „Agneau du Périgord“ (KGT))**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta määrust (EL) nr 1151/2012 põllumajandustoodete ja toidu kvaliteedikavade kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 52 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Vastavalt määruse (EL) nr 1151/2012 artikli 53 lõike 1 esimesele lõigule vaatas komisjon läbi Prantsusmaa taotluse saada heakskiit komisjoni määrusega (EL) nr 1163/2010 ⁽²⁾ registreeritud kaitstud geograafilise tähise „Agneau du Périgord“ spetsifikaadi muudatusele.
- (2) Kuna asjaomane muudatus ei ole väike määruse (EL) nr 1151/2012 artikli 53 lõike 2 tähenduses, avaldas komisjon kõnealuse määruse artikli 50 lõike 2 punkti a kohase muutmistaotluse *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽³⁾.
- (3) Kuna komisjon ei ole saanud ühtegi määruse (EL) nr 1151/2012 artikli 51 kohast vastuväidet, tuleks spetsifikaadi muudatus heaks kiita,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

*Artikkel 1**Euroopa Liidu Teatajas* avaldatud nimetuse „Agneau du Périgord“ (KGT) spetsifikaadi muudatus kiidetakse heaks.*Artikkel 2*Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 13. mai 2022

Komisjoni nimel
presidendi eest
komisjoni liige
Janusz WOJCIECHOWSKI

⁽¹⁾ ELT L 343, 14.12.2012, lk 1.

⁽²⁾ Komisjoni 9. detsembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1163/2010, millega registreeritakse kaitstud päritolunimetuste ja kaitstud geograafiliste tähiste registris nimetus „Agneau du Périgord“ (KGT) (ELT L 326, 10.12.2010, lk 64).

⁽³⁾ ELT C 42, 27.1.2022, lk 3.

OTSUSED

NÕUKOGU OTSUS (EL) 2022/762,

12. mai 2022,

millega määratakse kindlaks Euroopa Liidu nimel sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumi sadamariigi kontrollikomitees võetav seisukoht seoses Venemaa Föderatsiooni liikmesusega vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Sadamariigi kontrolli käsitlevale vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumile (edaspidi „Pariisi memorandum“) kirjutati alla 26. jaanuaril 1982 Pariisis ja see jõustus 1. juulil 1982. Pariisi memorandum liigmeteks on 27 mereadministratsiooni, nimelt Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Horvaatia, Iirimaa, Island, Itaalia, Kanada, Kreeka, Küpros, Leedu, Läti, Madalmaad, Malta, Norra, Prantsusmaa, Poola, Portugal, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Sloveenia, Soome, Taani, Venemaa Föderatsioon ja Ühendkuningriik. Liit ei ole Pariisi memorandum liige.
- (2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2009/16/EÜ⁽¹⁾ on sätestatud sadamariigi kontrolli reguleeriv liidu õiguskord, millega on sõnastatud ümber selles valdkonnas alates 1995. aastast kehtinud liidu õigusaktid ja neid tugevdatud. Sadamariigi kontrolli reguleeriv liidu õiguskord põhineb Pariisi memoranduml.
- (3) Liikmesriikide puhul on direktiiviga 2009/16/EÜ toodud Pariisi memorandum menetlused, vahendid ja tegevus liidu õiguse kohaldamisalasse. Nimetatud direktiivist tulenevalt muutuvad teatavad Pariisi memorandum punkti 7.1 kohaselt moodustatud sadamariigi kontrollikomitees vastu võetud otsused liikmesriikidele siduvaks.
- (4) Euroopa Ülemkogu mõistis oma 24. veebruari 2022. aasta järeldustes kõige karmimalt hukka Venemaa Föderatsiooni provotseerimata ja põhjendamatu sõjalise agressiooni Ukraina vastu. Oma 24.–25. märtsi 2022. aasta järeldustes märkis Euroopa Ülemkogu, et Venemaa Föderatsiooni agressioonisõda Ukraina vastu rikub rängalt rahvusvahelist õigust, ning nõudis, et Venemaa Föderatsioon lõpetaks viivitamata sõjalise agressiooni Ukraina territooriumil.
- (5) Seoses Venemaa Föderatsiooni sõjalise agressiooniga Ukraina vastu sai Pariisi memorandum sekretariaat 14. märtsil 2022 Ukraina taristuministrilt kirja. Kõnealuses kirjas taotleti, et Pariisi memorandum alusel ei peetaks pärast sadamariigi kontrolli alusetult kinni Ukraina lipu all sõitvaid laevu, et Venemaa Föderatsioon arvataks Pariisi memorandumist välja ja et ei tunnustataks Venemaa Föderatsiooni mereadministratsiooni nimel välja antud tunnistusi.

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (ELT L 131, 28.5.2009, lk 57).

- (6) Taotlust mitte pidada Ukraina laevu alusetult kinni käsitleti Pariisi memorandumis 2. märtsi 2022. aasta ringkirjas PSCircular 101 („Guidance on repatriation of seafarers due to situation in Ukraine“). Ringkirjaga PSCircular 101 teatatakse liikmete ametiasutustele, et praeguses olukorras on vaja paindlikkust, sealhulgas seoses meremeeste repatrieerimisega, 2006. aasta meretöönormide konventsiooniga, 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni alusel välja antud tunnistustega ning arstitõenditega. Kui olukorra muutumine seda nõuab, võidakse Pariisi memorandumis raames kaaluda ringkirja PSCircular 101 täiendavat kohandamist. Nimetatud seisukoht tuleks edastada Ukraina ametiasutustele.
- (7) Seoses taotlusega, mis käsitleb Venemaa Föderatsiooni liikmesust Pariisi memorandumis, tuleks märkida, et Venemaa Föderatsioonile keelati juurdepääs direktiivi 2009/16/EÜ artikliga 24 sätestatud sadamariigi kontrollivahendile ja -andmebaasile THETIS ning selle kasutamine. See tähendab, et Venemaa Föderatsiooni osalemine Pariisi memorandumis töös on juba olnud väga piiratud ja ilma sellele andmebaasile juurdepääsuta ei saa Venemaa Föderatsioon tulemuslikult täita Pariisi memorandumist tulenevaid kohustusi.
- (8) Ei Pariisi memorandumis ega üheski poliitilises juhises ei ole sätestatud korda ega mehhanismi liikmete väljaarvamiseks Pariisi memorandumist. Lisaks Pariisi memorandumist väljaarvamisele on üks alternatiiv peatada liikmesus kuni uue otsuseni. Kuigi liikmesuse peatamise vahetu õigusmõju oleks sarnane väljaarvamise, ei ole see meede nii püsiv. Ent Pariisi memorandumis puuduvad ka liikmesuse peatamist käsitlevad sätted. Liikmesuse peatamine võimaldaks täiendavalt kaaluda vajadust Pariisi memorandumist täieliku väljaarvamise järele ja liikmesuse peatamise saab asjaolude muutumise korral tagasi pöörata.
- (9) Liit kui ülemaailmne osaleja on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) ning muude mitmepoolsete foorumite ja protsesside keskmis, et võtta Venemaa Föderatsioon vastutusele provotseerimata ja põhjendamatu Ukraina-vastase sõjalise agressiooni eest, lõpetada sõjaline agressioon Ukraina territooriumil ning tagada Ukraina suveräänsuse, sõltumatuse ja territoriaalse terviklikkuse täielik austamine tema rahvusvaheliselt tunnustatud piirides. Venemaa Föderatsiooni provotseerimata ja põhjendamatu sõjalise agressiooniga Ukraina vastu rikutakse rängalt ÜRO põhikirja artikli 2 lõiget 4, millega keelatakse jõuga ähvardamine või jõu kasutamine mis tahes riigi territoriaalse terviklikkuse või poliitilise sõltumatuse vastu.
- (10) Võttes arvesse eespool öeldut ja olukorra tõsidust ning seni, kuni Venemaa Föderatsioon ei järgi ÜRO põhikirja põhimõtteid ega oma rahvusvahelisi kohustusi, on asjakohane peatada Venemaa Föderatsiooni liikmesus Pariisi memorandumis kooskõlas rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artikli 62 lõikega 3.
- (11) Selleks et teha otsus peatada Venemaa Föderatsiooni liikmesus Pariisi memorandumis, on oluline teha sadamariigi kontrollikomitees koostööd Pariisi memorandumis liikmetest kolmandate riikidega, nimelt Islandi, Kanada, Norra ja Ühendkuningriigiga.
- (12) Seoses taotlusega mitte tunnustada Venemaa Föderatsiooni mereadministratsiooni poolt välja antud tunnistusi, tuleb märkida, et need tunnistused on välja antud kooskõlas rahvusvaheliste konventsioonidega. Kuna Venemaa Föderatsioon on jätkuvalt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liige, puudub Pariisi memorandumis raames pädevus selliseid tunnistusi mitte tunnustada. Nimetatud seisukoht tuleks edastada Ukraina ametiasutustele.
- (13) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel sadamariigi kontrollikomitees võetav seisukoht seoses Venemaa Föderatsiooni liikmesusega Pariisi memorandumis, kuna kõnealused otsused võivad mõjutada liidu õigust, nimelt direktiivi 2009/16/EÜ.
- (14) Liidu seisukoha peaksid esitama ühiselt liidu huvides tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on Pariisi memorandumis liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Seisukoht, mis võetakse liidu nimel sadamariigi kontrolli käsitleva vastastikuse mõistmise Pariisi memorandum (edaspidi „Pariisi memorandum“) sadamariigi kontrollikomitees seoses Venemaa Föderatsiooni liikmesusega Pariisi memorandumis, on järgmine:

- a) nõustuda sadamariigi kontrollikomitee dokumendi PSCC55/11.1 punktis 5 esitatud lähenemisviisiga Ukraina lipu all sõitvate laevade kinnipidamise kohta Pariisi memorandum liikmete sadamates;
- b) toetada aktiivselt Venemaa Föderatsiooni liikmesuse peatamist Pariisi memorandumis;
- c) püüda saavutada üksmeel Pariisi memorandum muude liikmetega kui Venemaa Föderatsioon, et peatada kuni uue otsuseni Venemaa Föderatsiooni liikmesus Pariisi memorandumis;
- d) nõustuda sadamariigi kontrollikomitee dokumendi PSCC55/11.1 punktis 7 esitatud lähenemisviisiga Venemaa Föderatsiooni välja antud seadusjärgsete tunnistuste tunnustamise kohta.

Artikkel 2

Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on Pariisi memorandum liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel, 12. mai 2022

Nõukogu nimel
eesistuja
J.-Y. LE DRIAN

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/763,**21. detsember 2021,****riigiabi SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N) kohta, mida Portugal kavatseb anda ettevõtjale TAP SGPS***(teatavaks tehtud numbri C(2021) 9941 all)***(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse komisjoni otsust algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus riigiabi SA.60165 (2021/C) suhtes ⁽¹⁾,olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ⁽²⁾ ja võttes arvesse nende märkusi

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 10. juunil 2021 teatas Portugal oma kavatsusest anda kooskõlas suunistega raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (edaspidi „päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised“) ⁽³⁾ ümberkorraldusabina riigiabi summas 3,2 miljardit eurot majandusüksusele, mille üle omab praegu ainukontrolli Portugali riik ja mis koosneb äriühingust Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (edaspidi „TAP SGPS“) ja selle praegusest sõsarettevõtjast Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (edaspidi „TAP Air Portugal“), sealhulgas kõik nende kontrolli all olevad tütarettevõtjad (põhjendused 8–14). Teatamisele eelnes 1,2 miljardi euro suuruse päästmislaenu andmine TAP SGPSile, mille kohta komisjon ei esitanud 10. juuni 2020. aasta otsuses (edaspidi „esialgne päästmisabi otsus“) vastuväiteid ⁽⁴⁾. Portugal kinnitas TAP SGPSi päästmisabi ja maksis selle välja 2020. aasta juulis ning esitas TAP SGPSi ümberkorralduskava 10. detsembril 2020. Teatega koos esitati ümberkorralduskava ajakohastatud versioon ja muud tõendavad dokumendid.
- (2) 19. mail 2021 tühistas Üldkohus esialgse päästmisabi otsuse, kuid peatas tühistamise tagajärjed, kuni komisjon võtab vastu uue otsuse ⁽⁵⁾. 16. juulil 2021 võttis komisjon vastu uue otsuse, millega ei esitatud päästmisabi suhtes vastuväiteid, ⁽⁶⁾ mille peale esitati veel üks tühistamishagi ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsus C(2021) 5278 final juhtumi SA.60165 kohta (ELT C 317, 6.8.2021, lk 13).

⁽²⁾ ELT C 317, 6.8.2021, lk 13.

⁽³⁾ Komisjoni teatis „Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“ (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

⁽⁴⁾ Komisjoni 10. juuni 2020. aasta otsus juhtumi SA.57369 (2020/N) kohta – COVID-19 – Portugal – TAPile antud abi (ELT C 228, 10.7.2020, lk 1).

⁽⁵⁾ 19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair DAC vs. komisjon, T-465/20, EU:T:2021:284. Üldkohus leidis, et komisjon ei esitanud oma esialgses päästmisabi otsuses Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 296 kohaseid põhjendusi, jättes eelkõige märkimata, kas TAP SGPS kuulus kontserni päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 22 tähenduses. Üldkohus andis korralduse peatada selle otsuse tühistamise tagajärjed kuni kaheks kuuks alates kohtuotsuse kuupäevast, kui komisjon otsustab uue otsuse vastu võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 alusel, ning mõistlikuks lisaajaks juhul, kui komisjon peaks otsustama algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 ette nähtud menetluse.

⁽⁶⁾ Komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsus riigiabi SA.57369 kohta – Päästmisabi TAP SGPSile (ELT C 345, 27.8.2021, lk 1).

⁽⁷⁾ Kohtuasi T-743/21: Ryanair vs. komisjon, mille menetlemine Üldkohtus on praegu pooleli.

- (3) 16. juuli 2021. aasta kirjaga teatas komisjon Portugalile, et on otsustanud kõnealuse päästmisabi suhtes algetada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse (edaspidi „menetluse algetamise otsus“). Portugal esitas 19. augusti ja 27. augusti 2021. aasta kirjadega selle otsuse kohta märkused.
- (4) Komisjoni otsus algetada menetlus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁸⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkuseid ühe kuu jooksul alates avaldamisest.
- (5) 6. septembril 2021 lõppenud tähtaja jooksul sai komisjon huvitatud isikutelt 39 märkust. Komisjon edastas märkused Portugalile, kellele anti võimalus vastata. Portugal esitas 5. oktoobri 2021. aasta kirjas märkused huvitatud isikute märkuste kohta.
- (6) 29. oktoobri 2021. aasta kirjaga palus komisjon lisateavet ümberkorralduskava ning toetava ümberkorraldusabi ja rahastamise kohta, millele Portugal vastas 16. novembril 2021. Komisjon ja Portugali ametiasutused pidasid teates kirjeldatud konkurentsimeetmete teemal videokonverentse ning komisjon küsis 25. oktoobril 2021 lisateavet ka Lissaboni lennujaama ja lennujaamast pakutavate reisijate lennutransporditeenuste turu konkurentsistruktuuri kohta, sealhulgas ajakohastatud teavet lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate teenindusaegade kohta. Portugal vastas 2. ja 8. novembril 2021 ning esitas lisateabe 16., 25., 27. ja 30. novembril 2021 ning viimast korda 3. detsembril 2021.
- (7) Portugal nõustus erandkorras loobuma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes nõukogu määruse nr 1/1958 ⁽⁹⁾ artikliga 3, ning nõustus sellega, et käesolev otsus võetakse vastu ja sellest teavitatakse inglise keeles vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 297.

2. ABI KIRJELDUS

2.1. Abisaaja: omandistruktuur ja tegutsevad tütarettevõtjad

- (8) Ümberkorraldusabi saaja on praegu Portugali riigi ainukontrolli all olev majandusüksus (põhjendused 11 ja 12), mis koosneb äriühingust TAP SGPS ja selle praegusest sõsarettevõtjast TAP Air Portugal, sealhulgas kõik nende kontrollitavad tütarettevõtjad. TAP SGPS on 2003. aastal asutatud valdusettevõtja, TAP Air Portugal aga loodi 1945. aastal Portugali riikliku lennuettevõtjana. 2017. aastaks omasid TAP SGPSi üle ühist kontrolli Portugali riigi osalusi haldav riigiettevõtte Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (edaspidi „Parpública“) ja kaks äriühingut, HPGB, SGPS, S.A. ⁽¹⁰⁾ (edaspidi „HPGB“) ja DGN Corporation (edaspidi „DGN“), kusjuures kaks viimati nimetatut tegutsevad konsortsiumi Atlantic Gateways SGPS, Lda. (edaspidi „AGW“) ⁽¹¹⁾ all. Kui komisjon võttis vastu esialgse päästmisabi otsuse, kuulus Parpública 50 % ja AGW-le 45 % TAP SGPSi aktsiatest, ülejäänud 5 % aktsiaid kuulus aga TAP SGPSi töötajatele. TAP SGPSi käimasoleva päästmis- ja ümberkorraldamisprotsessi käigus see omandiõigusolukord muutus.
- (9) Kui TAP SGPSi päästmis- ja ümberkorraldamisprotsess algas, kuulus TAP Air Portugal täielikult TAP SGPSile ja oli selle suurim tütarettevõtja, mille arvele langes ligikaudu 98 % TAP SGPSi käibest. Portugali ametiasutused selgitavad, et kuni 2020. aasta juunini ei kaalutud TAP SGPSi aktsionäride struktuuri muutmist, kuna kõik abisaaja aktsionärid olid nõus, et päästmisabi on vaja, et säilitada TAP Air Portugali tegevus ja TAP SGPSi elujõulisus pikas perspektiivis.

⁽⁸⁾ Vt joonealune märkus 1.

⁽⁹⁾ Nõukogu 15. aprilli 1958. aasta määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385/58).

⁽¹⁰⁾ HPGB, SGPS, S.A. asub Lissabonis ja on osa ettevõtjate ja äriühingute juhtimise sektorist. Äriühingul HPGB, SGPS, S.A. on tema asukohas [...] töötajat. HPGB, SGPS, S.A. kontserni kuulub [...] äriühingut.

⁽¹¹⁾ Lisateave HPGB, DGNi ja AGW konsortsiumi kohta on esitatud joonealuses märkuses 6 viidatud juhtumit SA.57369 käsitleva komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsuse põhjendustes 11–15.

- (10) Portugali ametiasutused arutasid TAP SGPSi kontrolli küsimust alles 2020. aasta juuli alguses, kui päästmislaenu lepingu rakendamist käsitlevad läbirääkimised AGWga ummikusse jõudsid. [...] Seistes silmitsi TAP SGPSi finantskrahhi lähedase olukorraga, mis nõudis tungivalt päästmisabi andmist, otsustasid Portugali ametiasutused sõlmida AGW aktsionäridega eralepingu, et osta DGNi osalused välja, [...]. [...], Portugali rahandusministeerium (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças) omandas otse TAP SGPSi aktsiad, mis moodustasid 22,5 % TAP SGPSi aktsiakapitalist, mis varem kuulus AGW-le. Selle tulemusena kuulub pragu Portugali riigile otseselt ja kaudselt enamuspositsioon, mis vastab 72,5 %-le TAP SGPSi aktsiakapitalist ja vastavatest majanduslikest õigustest (50 % Parpública kaudu ja 22,5 % rahandusministeeriumi kaudu). Varem kuulus HPGB-le osalus AGW konsortsiumis, mitte otseselt TAP SGPSis, kuid olles omandanud osaluse AGWs, kuulub HPGB-le pragu otseselt 22,5 % TAP SGPSist.
- (11) Portugali ametiasutused kinnitavad, et Portugali Vabariigi majandusministeeriumi kaudu sõlmitud osaluslepingu kohaselt [...] [...], ⁽¹²⁾ [...] ⁽¹³⁾. Kontroll 72,5 % aktsiakapitali üle, [...], annab Portugali riigile ainukontrolli TAP SGPSi üle.
- (12) Ka muutus pärast päästmisabi andmist TAP SGPSi osalus äriühingus TAP Air Portugal, kui Portugali riik suurendas rahandusministeeriumi kaudu oma kapitali TAP Air Portugalis 462 miljoni euro võrra ⁽¹⁴⁾. 24. mai 2021. aasta seisuga omab riik rahandusministeeriumi kaudu otseselt ligikaudu 92 % TAP Air Portugal aktsiakapitalist. Ülejäänud 8 % kuulub praegu TAP SGPSile. TAP Air Portugal on 30. detsembril 2019 kauba- ja postiteenuste osutamiseks asutatud äriühingu TAP Logistics Solutions, S.A. ainuaktsionär.
- (13) TAP SGPSil on osalus ka järgmistes äriühingutes, kes osutavad Portugalis ja muudes riikides lennutranspordiga seotud teenuseid:
- 100 % äriühingus Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (edaspidi „Portugalia“);
 - 100 % äriühingus U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A. (tervishoiuteenuseid osutav ettevõte, mille põhiklient on ka TAP Air Portugal);
 - 100 % äriühingus TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. ja 99,83 % äriühingus Aeropar Participações Lda. (mõlemad tegutsevad valdusettevõtjana);
 - 78,72 % äriühingus TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A (edaspidi „M&E Brasil“) (hooldab TAP Air Portugalit ja kolmandate isikute õhusõidukeid);
 - 49 % (43,9 % otse ja 5,1 % Portugalia kaudu) äriühingus SPdH–Serviços Portugueses de Handling, S.A. (tuntud ka nimega Groundforce Portugal) (Portugalis lennujaama maapealse teeninduse sektoris tegutsev ettevõte), ning
 - 51 % äriühingus CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A. (lennunduse toitlustusvaldkonnas tegutsev ettevõte, mille põhiklient on TAP Air Portugal).
- (14) Eespool kirjeldatud kontrollimuudatused päästmis- ja ümberkorraldusprotsessi ajal ei sõltu sellest, et käesoleva otsuse kohaldamisel hõlmavad kõik viited abi saavale ettevõtjale, kes saab ümberkorraldusabi, TAP SGPSi ja kõiki selle tütarettevõtjaid selle 2020. aasta juunis alanud päästmis- ja ümberkorraldusprotsessi alguses, sealhulgas TAP Air Portugal, kui ei ole märgitud teisiti. Kõik viited TAP Air Portugalile hõlmavad kõiki TAP SGPSi lennutranspordi tütarettevõtjaid, sealhulgas Portugaliat, kui ei ole märgitud teisiti.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta otsus C(2021) 2991 final juhtumi SA.62304 (2021/N) kohta – Portugal – COVID-19: Kahju hüvitamine ettevõtjale TAP Portugal (ELT C 240, 18.6.2021, lk 1).

2.2. Abisaaja: põhitegevus lennundussektoris

- (15) Abi saav majandusüksus TAP Air Portugal tegeleb reisijate ja kauba lennutranspordiga. 2019. aastal, enne ümberkorraldamist, käitas TAP Air Portugal 108 lennukit, sealhulgas märgrendi lepingute alusel käitatavaid lennukeid, ning teenindas 92 sihtkohta 38 riigis, vedas üle 17 miljoni reisija ja tegi üle 130 000 lennu. Need lennud toimusid regulaarliinidel sellistest lennujaamadest nagu Lissabon, Porto, Faro ja neljalt Assooride ja Madeira saarelt ning ka rahvusvahelistesse sihtkohtadesse, sealhulgas [...] lennujaamadesse Euroopas (väljaspool Portugali), [...] sihtkohta Brasiilias, ⁽¹⁵⁾ [...] Aafrikas ⁽¹⁶⁾ ja [...] Põhja-Ameerikas 2019. aastal ⁽¹⁷⁾. TAP Air Portugal on struktureerinud oma tegevuse peamiselt Lissaboni lennujaama ümber, mis on tema peamine tegevuskeskus.
- (16) Portugal märgib, et TAP Air Portugal on peamine reisijateveo ja kaubaveoühenduse pakkuja Portugali, Portugalist ja Portugalis. 2019. aastal oli TAP Air Portugal ainus lennuettevõtja, kes teenindas suvehooajal [...] lennuliini oma [...] lennuliinist ja talvehooajal [...] lennuliini [...] lennuliinist. Eelkõige täidab TAP Air Portugal väga olulist rolli Portugali ja portugali keelse diasporaaga riikide ühendamisel. TAP Air Portugali peetakse ka Portugali majanduse tugisambaks, eelkõige tänu tema panusele Portugali turismitööstuse arengusse.
- (17) Teised lennuettevõtjad, eelkõige Euroopa lennuettevõtjad, osutavad reisijate- või kaubaveoteenuseid Portugali, näiteks Ryanair, mis on suuruselt teine Portugalis tegutsev lennuettevõtja, Wizzair ja easyJet, Lufthansa kontserni lennuettevõtjad (sh Brussels Airlines ja Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair ja IAGi lennuettevõtjad (eelkõige Vueling ja Iberia).

2.3. Abisaaja raskuste tagamaad ja rahaline olukord

- (18) Abisaaja praeguse raske olukorra on põhjustanud nii maksevõime kui ka likviidsusprobleemid, mida süvendas oluliselt COVID-19 pandeemiast põhjustatud äge likviidsuskriis.
- (19) Esiteks, aastatel 2006–2015 kogus TAP SGPS [...] miljonit eurot [...]. Võttes arvesse lennundustegevuse kaalu TAP SGPSi tuludes, [...].
- (20) Ka on TAP SGPS viimastel aastatel kandnud erakorralisi tegevuse häiretega seotud kulusid, mis takistasid kasumlikkuse ja konkurentsivõime suurenemist. [...] [...] miljonit eurot [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] [...] miljonit eurot [...], mis on tingitud lendude hilinemiste ja tühistamiste suurest hulgast ning väga suurest välisvaluuta vahetuskursiriskist tegevuse tõttu Brasiilias ja Angolas.
- (21) Teiseks, arvestades, et TAP Air Portugal teenis ligikaudu [...] % TAP SGPSi tuludest, mõjutas lennuettevõtja tegevus oluliselt tema valdusettevõtja üldist finantsolukorda. Pärast TAP SGPSi erastamist 2015. aastal ⁽¹⁹⁾ alustas TAP Air Portugal ümberkorraldusprotsessi ja oli tegevuse poolest kasvutrajektoiril, mis tähendas kuni 2019. aastani tulude suurenemist [...] %. Ümberkorraldusprotsessi eesmärk oli [...].
- (22) Ümberkorraldusprotsessiga seotud toimingud viidi ellu peamiselt 2018. ja 2019. aastal, nimelt [...] kütusesäästliku A339 lennuki tarnimisega, millele järgnes toote, müügi ja töövahendite ümberkorraldamine ning hangete ja süsteemide täiustamine. Operatiivse poole pealt suurendas TAP Air Portugal oma tegevust suure väärtusega turgudel, nagu Brasiilia ja Põhja-Ameerika. Ümberkorraldusprotsess, eelkõige uute lennukite järkjärguline kasutuselevõtt ja vanade lennukite järkjärguline kasutusest kõrvaldamine, mis kestis kuni 2019. aastani, aitas vähendada kogukulu pakutava istekohtkilomeetri kohta ⁽²⁰⁾. Sellega kaasnesid siiski ka suured ühekordsed kulud, mis olid seotud [...]. Lisaks oli TAP Air Portugal tööjõukulude ja tõhususe poolest jätkuvalt oma konkurentidest vähem konkurentsivõimeline.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Ebaregulaarse tegevuse kulud tekivad lennuettevõtja või lennuettevõtja nimel maapealseid teenuseid osutaval ettevõtjal siis, kui reisipäeval või reisile eelneval päeval tekkinud häire tõttu ei saa klient kasutada lendu (lende), millele pilet on ostetud.

⁽¹⁹⁾ TAP SGPSi aktsiakapitalist 61 % erastati 2015. aastal. 2017. aastal ostis Portugali riik osa aktsiakapitalist AGW-lt tagasi, suurendades tema osalust 50 %ni.

⁽²⁰⁾ Parameetrit „kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta“ kasutatakse selleks, et mõõta ühikukulu, mida väljendatakse rahalises väärtuses [eurosentit istekoha kohta] iga istekoha teenindamise eest iga kilomeetri kohta.

- (23) 2. detsembril 2019 lõpetas TAP Air Portugal 375 miljoni euro väärtuses viieaastase tähtajaga tagatiseta võlakirjade pakumise, mis teenivad aastast korrapäraselt 5,625 % kupongiintressi ja tegelikku intressimäära 5,75 %⁽²¹⁾. Emissiooni eesmärk oli katta äriühingu üldkulused ning maksta osaliselt tagasi võlg ja pikendada selle keskmist tähtaega. Emissioon sai esialgse reitingu BB– (Standard & Poor's) ja B2 (Moody's), st alla investeerimisjärgu krediitireitingu. Mitu kuud varem, 24. juunil 2019, oli TAP Air Portugal emiteerinud 200 miljoni euro väärtuses nelja-aastase tähtajaga võlakirju, mis teenivad aastast 4,375 % regulaarset kupongiintressi⁽²²⁾. Kuigi 2019. aasta juunis ja detsembris toimunud kahe emissiooni summad ja tingimused on erinevad, näitab huvi, mida need pälvivad, et abisaaja pääses enne COVID-19 puhangut turul rahastamisvahendite juurde mõistlikel tingimustel.
- (24) Ümberkorraldusprotsess katkes üleilmse COVID-19 pandeemia ja sellele järgnenud majanduskriisi tõttu ajal, mil TAP Air Portugal ei olnud veel suutnud konkurentidega, eriti just odavlennuettevõtjatega võrreldes oma kulusid, eelkõige tööjõukulusid, oluliselt vähendada.
- (25) Selle tagajärjel langetas reitinguagentuur Standard & Poor's 20. märtsil 2020 valitsuse poolt COVID-19 puhangu tõttu kehtestatud enneolematute reisipiirangute ja karantiinikorraldustega TAP Air Portugali pikaajalise reitingu tasemele B– ja lühiajalise likviidsusreitingu väljavaate tasemele CCC+. Samas teates määras Standard & Poor's 375 miljoni euro suuruse võlakirjaemissiooni taastumisväljavaateks 45 %. 19. märtsil 2020 alandas ka reitinguagentuur Moody's TAP Air Portugali maksejõuetuse tõenäosuse järku ja ettevõtte reitingut vastavalt tasemele Caa1-PD ja Caa1. 28. mail 2020 oli 2019. aasta detsembris 375 miljoni euro väärtuses emiteeritud kõrgema nõudeõiguse järguga võlakirjade aastane tulusus tähtajani (2024. aasta) järelturul 9,45 %. Teisisõnu nõudsid TAP Air Portugali emiteeritud võlakirjade ostjad selles etapis väärtpaperite tähtaja lõpuni hoidmiseks väärtpaperi nimiväärtuse allahindlust, et saada 9,45 % tulu. Portugali ametiasutuste esitatud teave kinnitab [...] TAP Air Portugali ja abisaaja finantsolukorda [...],⁽²³⁾ [...].
- (26) TAP SGPSi ja TAP Air Portugali raskused kuhjusid ja töid kaasa aktsiapositsiooni järsu halvenemise. 2019. aasta lõpus registreeris TAP SGPS [...] miljoni euro suuruse negatiivse omakapitali, mis kasvas 2020. aastal [...] miljardi euron. Ka TAP Air Portugali aktsiapositsioon oli 2020. aastal negatiivne ([...] miljardit eurot).

2.4. Ümberkorralduskava ja ümberkorraldusabi kirjeldus

- (27) Ümberkorraldusabiga toetatakse ümberkorralduskava elluviimist, mis hõlmab ajavahemikku 2020. aastast 2025. aasta lõpuni (edaspidi „ümberkorraldusperiood“). Ümberkorralduskava hõlmab praegu Portugali riigi ainukontrolli all olevat majandusüksust (põhjendused 11 ja 12), mis koosneb äriühingust TAP SGPS ja selle praegusest sõsarettevõtjast TAP Air Portugal, sealhulgas kõik nende kontrollitavad tütarettvõtjad.

2.4.1. Tegevuse ümberkorraldamine

- (28) Ümberkorralduskava eesmärk on lahendada TAP SGPSi raskuste algpõhjused ja pöörata äriühing 2025. aastaks vastupidisele kursile. TAP Air Portugali osakaalu tõttu TAP SGPSi bilansis ajal, mil TAP SGPS sattus ümberkorralduskavaga hõlmatud tegevustega seotud raskustesse, viitab enamik ümberkorralduskavas esitatud kulusid vähendavaid ja tulusid suurendavaid operatiivseid ümberkorraldusmeetmeid ning prognoose TAP Air Portugalile. Ümberkorralduskava sisaldab meetmeid, mida hakati rakendama alates 2020. aasta juunist või mida hakatakse ellu viima ja mis on seotud nelja sambaga: i) keskendumine tuumstrateegiale; ii) veomahu kohandamine; iii) tegevuskulude parandamine ja iv) tulude suurendamine. Alapunktides 2.4.1.1–2.4.1.4 kirjeldatakse TAPi ümberkorralduskava iga sammast selle viimases ajakohastatud versioonis.

⁽²¹⁾ Avaldus: „TAP teatab 375 miljoni euro mahus 5,625 % kõrgema nõudeõiguse järguga võlakirjade hinnastamisest tähtajaga 2024. aastal“ 22. novembril 2019. Lõppkokkuvõttes võimaldas investoritepoolne nõudlus koguda emissiooniga rohkem raha (75 miljonit eurot rohkem kui esialgsed 300 miljonit eurot) ja madalama hinnaga (20 baaspunkti), kui esialgu ette nähtud.

⁽²²⁾ Viide: ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

⁽²³⁾ Tulu enne intresside, maksude, kulumise, amortisatsiooni ning restruktureerimis- või rendikulude mahaarvamist. EBITDAR (tulu enne intresside, maksude, kulumise, amortisatsiooni ning restruktureerimis- või rendikulude mahaarvamist) on parameeter, mida kasutatakse peamiselt viimase aasta jooksul restruktureerimise läbinud äriühingute finantsseisundi ja tulemuslikkuse analüüsimiseks.

2.4.1.1. Keskendumine tuumstrateegiale

- (29) Ümberkorralduskava põhimõte on keskenduda põhitegevusele, nimelt TAP Air Portugali ja Portugalia kaudu korraldatavale lennundustegevusele, vähendades samal ajal järk-järgult põhitegevusega mitteseotud äritegevust ja loobudes sellest. Selle põhimõtte kohaselt nähakse ümberkorralduskavas ette, et TAP SGPS loobub järk-järgult kõigist muudest tulu teenivatest teenustest, mida ta on turul osutanud, müües, võõrandades või lõpetades kolm ärivaldkonda järgmiselt. Esiteks kavatakse TAP SGPS võõrandada oma osaluse lennukite hooldusega tegelevas Brasiilia tütarettevõttas M&E Brasil, [...]. Teine võõrandamine puudutab [...] maapealse teenindusega tegelevas äriühingus Groundforce, [...]. Kolmandaks plaanib TAP SGPS võõrandada oma osaluse toitlustusteenuseid osutavas äriühingus Cateringpor, [...].

2.4.1.2. Veomahu kohandamine

- (30) TAP Air Portugali veomahu kohandamise meetmed seisnevad peamiselt TAP Air Portugali lennukipargi suuruse parajaks muutmises ja TAP Air Portugali liinivõrgu optimeerimises. Lennukipargi kavas nähakse ette [...]. Üldiselt on TAP Air Portugali lennukipargi kava kohaselt lennukipargi koosseis 2025. aastal homogeensem ja tegevuskulud vähenevad, kuna uute lennukite kütusekulu ja hooldusvajadused on väiksemad.
- (31) Mis puudutab liinivõrgu optimeerimist, siis suureneb ümberkorralduskava tulemusena Lissaboni roll ühenduvuskeskusena, mis on TAP Air Portugali siseturu väiksust arvestades ülioluline. Ühenduvuskeskuse käitamine on strateegiale kasulik [...]. Lisaks hõlmavad liinivõrgu optimeerimise meetmed kulutõhusamat marsruuti ja õhusõiduki sobitamist, kahjumit tootvate marsruutide ja väikese ühenduvusväärtusega marsruutide arvu vähendamist. Näiteks 2020. aastal teenindas TAP Air Portugal [...] sihtkohta vähem kui 2019. aastal ([...] kuni [...]) ja peatas määramata ajaks [...] lisalennuliini avamise.
- (32) Mis puutub TAP Air Portugali positsiooni Lissaboni lennujaamas, siis vähendab TAP Air Portugali lennukipargi kahandamine tema suutlikkust osutada reisijate lennutransporditeenuseid, mis ei sea aga kahtluse alla tema olulist turupositsiooni, mis tal praegu ja tulevikus, kui ümberkorraldusperiood lõpeb, oma Lissaboni tegevuskeskuses on ⁽²⁴⁾. TAP Air Portugali olulise turupositsiooni säilitamiseks Lissaboni lennujaamas kuni 2025. aastani on kaks peamist põhjust:
- a) esiteks kavatakse TAP Air Portugal ümberkorralduskava raames keskenduda täiendavalt oma sõlmennujaama põhitegevusele Lissaboni lennujaamas ⁽²⁵⁾. Sellest ei oodata, et turupositsioonid ja konkurentsistruktuur lennujaamas oluliselt muutuksid, kuigi TAP Air Portugal on IATA 2021./2022. aasta talvehooajal oma teenindusaegu võrreldes IATA 2019./2020. aasta talvehooajaga [...] % võrra vähendanud ([...] igapäevast teenindusaega) ning mõlemad suuruselt järgmised teenindusaegade omanikud (Ryanair ja easyJet) on esialgselt suutnud oma IATA 2022. aasta suvehooaja teenindusaegade kogumit võrreldes IATA 2019. aasta suvehooajaga suurendada ⁽²⁶⁾. Täpsemalt öeldes näitab Portugali esitatud teave, et TAP Air Portugali teenindusajad moodustaksid IATA 2022. aasta suvehooajal ja järgmistel IATA hooaegadel [45–55] % Lissaboni lennujaama koguvõimsusest võrreldes [10–20] %ga ja [5–10] %ga vastavalt Ryanairi ja easyJeti puhul. Lisaks kasutaks TAP Air Portugal kogu ümberkorraldusperioodi jooksul Lissaboni lennujaamas ülekaalukalt suurimat lennukiparki [90–100] lennukiga. Portugali hinnangul paigutaks Ryanair Lissaboni lennujaama seitse lennukit ja easyJet viis lennukit ⁽²⁷⁾;

⁽²⁴⁾ Kooskõlas komisjoni otsustustavaga leitakse, et lennuettevõtja teenindusajad lennujaamas ja lennuettevõtja veomahu piirangud annavad mõõdu, mille alusel hinnata lennuettevõtja suutlikkust konkureerida reisijate lennutranspordi turul lendudega teatavas lennujaama või sellest lennujaamast (vt nt komisjoni 5. aprilli 2021. aasta otsuse C(2021) 2488 final (juhtumi SA.59913 kohta) põhjendus 209, ELT C 240, 18.6.2021, lk 1; komisjoni 25. juuni 2020. aasta otsuse C(2020) 4372 final (juhtumi SA.57153 kohta) põhjendus 178, ELT C 397, 20.11.2020, lk 1).

⁽²⁵⁾ Näiteks on Lissaboni lennujaamas asuvate õhusõidukite arv võrreldes ümberkorralduseelse olukorraga vaid vähesel määral vähenenud. IATA 2019. aasta suvehooajal oli TAP Air Portugali lennukipargis keskmiselt umbes [90–100] lennukit, mis asusid Lissaboni lennujaamas, ja [5–15] lennukit Porto lennujaamas. IATA 2022. aasta suvehooajal peaks keskmine lennukite arv olema [90–100] lennukit Lissaboni lennujaamas ja [0–10] lennukit Porto lennujaamas. Aastateks 2023–2025 loodab TAP Air Portugal lisada 2022. aastaga võrreldes piiratud arvu lennukeid. Lennukite baseerumise jaotus Lissaboni lennujaama ja Porto lennujaama vahel tuleneb õhusõidukite arvu jaotusest, mis põhineb Lissaboni või Porto lennutegevusele eraldatud bloktundidel. Kõigi TAP Air Portugali lennukite ametlik baas on Lissaboni lennujaam, kuigi kõik lennud ei suundu sellesse lennujaama ega alga sellest lennujaamast. Portos toimuvat tegevust teenindavad edasi-tagasi lende tegevad õhusõidukid, mille baas, sealhulgas ööbimiskoht, on Lissaboni lennujaam. TAP Air Portugal ei eralda õhusõidukeid ühelegi teisele lennujaamale, kus ta tegutseb.

⁽²⁶⁾ Portugali 16. novembril 2021. aastal esitatud teave.

⁽²⁷⁾ Portugali 8. novembril 2021. aastal esitatud teave.

- b) teiseks, reisijatepoolse nõudluse suhteliselt tugeva, kuigi hapra taastumise tõttu eeldatakse, et Lissaboni lennujaamas taastub ümberkorraldusperioodil koormuse kõrge tase [90–100] %, milleni jõuti enne COVID-19 pandeemiat TAP Air Portugali ja odavlennufirmade kiire kasvu etapi järel. Seetõttu takistavad Lissaboni lennujaama tõsised veomahu piirangud kogu ümberkorraldusperioodi vältel TAP Air Portugali konkurentide turuletulekut või laienemist, kuna osa nende nõudlusest lennujaama taristuteenuste järele Lissaboni lennujaamas jääb rahuldamata.

2.4.1.3. Kulude vähendamine

- (33) TAP Air Portugal kavatseb ümberkorralduskava kestel tegevuskulusid vähendada kolme vahendi abil.
- (34) Esimene on lepingute uuesti läbirääkimine lennukitarnijate ja rendileandjatega. TAP Air Portugal leppis oma tarnijatega kokku [...] ajavahemikus [...], nagu oli sätestatud esialgses lepingus, kuni [...], mis tõi kaasa [...] miljardi euro suuruse kapitalikulu tähtaja pikendamise kuni ümberkorralduskava lõpuni. Lisaks säästis TAP Air Portugal rendileandjatega uuesti peetud läbirääkimiste abil [...] miljonit eurot ning lennukite müügist ja rentimisest [...] miljonit eurot.
- (35) Teine tegevuskulude vähendamise vahend on meetmete pakett kolmandate isikute kulude vähendamiseks. Esiteks loodab TAP Air Portugal saavutada äriplaani perioodi jooksul [...] miljoni euro suuruse kütusekulude kokkuhoiu (millest [...] miljonit eurot [...]) tänu uuematele, energiatõhusamatele lennukitele, marsruutide ja lennukite paremale omavahelisele sobivusele ja kütusekulu optimeerimise tarkvara rakendamisele. Teiseks plaanib TAP saavutada [...] miljoni euro suuruse aastase kulude kokkuhoiu aastaks [...]. Kolmandaks nähakse ümberkorralduskavas ette [...] miljoni euro suurune kulude kokkuvõtte aastast teatavate teenuste osutajatega sõlmitud lepingute uuesti läbirääkimiste kaudu, [...].
- (36) Kolmas vahend, mis võimaldab TAP Air Portugali tegevuskulude kavandatud vähendamist, on tööjõukulude vähendamine, mis annab TAP Air Portugali hinnangul [...] miljoni euro suuruse kokkuhoiu aastast ja ümberkorralduskava kestuse jooksul kumulatiivselt ligikaudu [...] miljardit eurot kokkuvõtte. Selle kulude kokkuhoiu saavutamiseks on TAP Air Portugal võtnud järgmised meetmed:
- a) töötajate arvu (täistööajale taandatud töötajate arv) vähendamine 1 200 võrra 2020. aastal ja 2021. aasta alguses, peamiselt ajutiste töölepingute uuendamata jätmise tõttu, ning 2021. aastal vähendatakse töötajate arvu veel 2 000 võrra;
- b) lisaks kehtivad kuni 2024. aastani palgavähendusmeetmed, automaatse palgatõusu peatamine, kollektiivlepingute klauslite kehtivuse peatamine tootlikkuse suurendamiseks ja tööjõukulude vähendamiseks, mis kehtivad ametiühingutega sõlmitud erakorraliste kokkulepete kaudu kõikidele töötajatele järgmiselt:
- i) üle 1 330 euro suuruste fikseeritud töötasude üldine vähendamine 25 % võrra aastatel 2021–2023 ja 20 % 2024. aastal (pilootide puhul suurendati seda vähendust 2021. aastal 50 %ni ja siis vähendatakse järk-järgult 35 %ni 2024. aastal); salongipersonal ja eriametiühing M&E Mechanics nõustusi ka oma töötundide arvu vähendamisega 15 % võrra 2021. aastal, mida vähendatakse järk-järgult 5 %ni 2023. aastal, et võimaldada rahastada 750 täistööaja ekvivalenti ja mitte nende arvu kärpida;
- ii) automaatsete palgatõusude ja automaatsete edutamiste ning mitme töötasukomponendi kohaldamise peatamine ning
- iii) salongipersonali arvu vähendamine igas lennukis kuni lennukitootja ette nähtud salongipersonali miinimumkoosseisuni;
- c) TAP Air Portugal saavutas hädaolukorra lahendamise lepingutes mitme ametiühinguga kohustuste võtmise kokkuleppe, et saavutada 2025. aasta tööjõukulude eesmärgid. Need eesmärgid saavutatakse kas uute kollektiivlepingute sõlmimisega või läbirääkimiste ebaõnnestumise korral kehtivate kollektiivlepingute lõpetamise algatamisega ja tööeeskirjade ümbersuunamisega üldise tööõiguse alusele, mis on märkimisväärselt vähem piirav kui kehtivad kollektiivlepingud. [...].

2.4.1.4. Tulude suurendamine

- (37) TAP Air Portugal eeldab, et tema tulud suurenevad püsiseisundis, st pärast ümberkorralduskava elluviimist, vahemikus [...] miljonit eurot aastas, kuid ümberkorralduskavas võtab ta arvesse ainult [...] miljonit eurot (aastas, püsiseisundis). Tulud suurenevad peamiselt [...].

2.4.2. Ümberkorralduskulude ja rahastamisallikate ülevaade

- (38) Ümberkorralduskava kohaselt toob ümberkorraldusmeetmete rakendamine kaasa ümberkorraldamise netokulud, mida ei kata teenindava personaliga seotud kulude eeldatav vähenemine ega muud tulud ning mis on kuni 2025. aastani hinnanguliselt [...] miljardit eurot. Eelkõige tuleneb suurem osa [...] miljardi euro suurusest ümberkorralduskulust selle perioodi kulude katmise puudujäägist, mis tuleb katta, et TAP SGPSi tegevust ei ohustaks maksejõuetus või suutmatust oma tegevusluba säilitada. Ülejäänud ümberkorralduskulud on seotud võlgade tagasimaksmisega summas [...] miljonit eurot, uute õhusõidukite soetamisega kuni [...] miljoni euro eest ja töötajatele hüvitiste maksmisega [...] miljoni euro ulatuses. Ümberkorralduskuludes ei ole arvestatud abi, millest teatati enne käesolevat otsust TAP Air Portugalile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b kohaselt makstava hüvitisena kahju eest, mis tekkis erakorralise sündmuse tõttu lennutranspordile seatud riiklike piirangute tagajärjel, nagu on sätestatud komisjoni asjaomastes otsustes ⁽²⁸⁾.
- (39) Portugali sõnul ei ole TAP SGPS halvenenud finantsolukorra ja COVID-19 puhangu tõsise mõju tõttu sektorile ja majandusele praegu suuteline ilma riigi toetuseta [...]. Sellegipoolest on TAP Air Portugal taganud [...] miljonit eurot [...], mille Portugali Vabariik on andnud tagatisena [...] % ulatuses, ülejäänud [...] % peab tagama TAP Air Portugal [...]. Portugal leiab, et oluliste omakapitali tugevdamise meetmete rakendamine peaks võimaldama TAP SGPSil pääseda alates [...] kapitaliturgudele, et hankida lisavahendeid erainvestoritelt.
- (40) Kui [...] miljoni euro suurune riigi tagatud rahastus ja kapitali suurendamine on paigas, saaks TAP Air Portugal hankida alates [...] riigi tagatiseta rahastamisvahendeid vähemalt [...] miljoni euro ulatuses [...]. Juurdepääs erasektori rahastamisvahenditele välistab vajaduse täiendava likviidsuspuhvri järele riigigarantiiga antava kuni [...] miljoni euro suuruse laenu rahastamisena, mis esitati esialgses ümberkorraldusabi teates erakorralisteks juhtudeks ette nähtud puhvrina.
- (41) Riigipoolse rahastuse 16. novembril 2021 läbi vaadatud kogusummas on arvestatud omakapitali või kvaasikapitali meetmeid, mida rakendatakse järgmiselt:
- a) 1,2 miljardi euro suurune päästmislaen, mis konverteeritakse 2021. aastal samas nimiväärtuses aktsiateks, millele lisandub ligikaudu [...] miljoni euro suurune kogunenud intress;
- b) [...] miljonit eurot [...] miljoni euro suuruse laenu [...] % osa kohta, millest riik tagab [...] % ja mis antakse [...] lõpuks ja makstakse tagasi [...] riigipoolse kapitalisüsti abil. Laenu intressimäär on kooskõlas laenu andmise ajal ([...]) kehtivate turutingimustega, kuid see ei ületa komisjoni viitemäärade teatise alusel kehtestatud viiteintressimäära ⁽²⁹⁾;
- c) [...] miljoni euro suurune otsene kapitalisüst, mille riik teeb [...].

⁽²⁸⁾ Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta otsus juhtumi SA.62304 (2021/N) kohta – Portugal – COVID-19: kahju hüvitamine ettevõtjale TAP Portugal (ELT C 240, 18.6.2021, lk 1), 21. detsembri 2021. aasta otsus juhtumi SA.63402 (2021/N) kohta – COVID-19: ettevõtjale TAP makstav hüvitis II – avaldamata – ja otsus juhtumi SA.100121 (2021/N) kohta – COVID-19: ettevõtjate TAP kahjude hüvitamine III. TAP Air Portugalile hüvitisena makstud summad on tulud, mis sarnaselt tegevustuludega vähendavad katmata jäänud kulusid, mida ei saa katta varasemate ja praeguste tegevustulude või ümberkorraldusabi saaja omapanusega või näiteks laenuandjate või tarnijate panusega.

⁽²⁹⁾ Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6).

- (42) Portugal teatas, et rahastab meetmeid otse riigieelarvest, ⁽³⁰⁾ mis eeldab vajalikke rakendusakte, sealhulgas äriühingu heakskiitu aktsiakapitali muudatustele ning laenu- ja tagatislepingute sõlmimist.
- (43) TAP SGPSi ja selle erinevatesse ümberkorralduskuludesse panustajate omapanus on ligikaudu [...] miljardit eurot, mis jaotatakse aastatele 2020–2025 ja sellega on seotud järgmised meetmed:
- a) ümberkorraldamisega seoses töötajatele hüvitiste maksmine – [...] – [...] [...] miljonit eurot ([...] [...] miljonit eurot [...]);
 - b) kolmandate isikute panused või kulutõhusus kokku [...] miljonit eurot, millest [...] miljonit eurot on 2021. aastal juba kasutusele võetud, ja [...] miljonit eurot, mis tulenevad käimasolevatest lepingutest, mis hõlmavad
 - i) [...] miljonit eurot, mis on seotud lennujaamateenuste ning toitlustamise ja lennuagsete teenustega tulenevalt lepingute uuesti läbiraakimisest (st uuesti ettepanekute küsimine) toitlustamise üle välisjaamades, tarnijatega uuesti läbiraakimisest toitlustamise üle Lissaboni lennujaamas, uuesti läbiraakimisest pardapoe, puhastusteenuste, piletimüügi ja muude lennujaamateenuste üle;
 - ii) [...] miljonit eurot, mis on seotud lennukipargi ning seire ja hindamisega (st uuesti läbiraakimine ostja hangitud seadmete, materjalide ja allahindluste üle);
 - iii) [...] miljonit eurot, mis on seotud äriühingu teenuste ja kinnisvaraga (st uuesti läbiraakimine parkimis- ja meediatasude, reklaami ja õigusabi jms üle);
 - iv) [...] miljonit eurot, mis on seotud ITga (st uuesti läbiraakimine litsentside, kommunikatsiooniplatvormide, toe sisseostmise jms üle), ning
 - v) [...] miljonit eurot, mis on seotud lennukimeeskonna majutamise ja kütusega (st uuesti läbiraakimine transpordi ja majutuse üle välisjaamades);
 - c) uute õhusõidukite rendilepingud summas vähemalt [...] miljonit eurot, mille kohta on lepingud juba sõlmitud [...];
 - d) muud panused, mis on seotud varade järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamise ja originaalseadmete tootjatega uuesti läbiraakimisega, kokku ligikaudu [...] miljonit eurot, mis jagunevad järgmiselt:
 - i) [...] miljonit eurot, [...] miljonit eurot [...];
 - ii) [...] miljonit eurot [...];
 - iii) [...] miljonit eurot [...];
 - e) [...] -ga kogutud või tema korraldatud uus [...] miljoni euro suurune rahastus, nimelt:
 - i) [...] miljoni euro suurusest laenust [...] miljoni euro suurune laen, mida riik ei taga ja millele annab tagatise TAP Air Portugal, ning
 - ii) uus [...] miljoni euro suurune võlg instrumendireitinguga [...] [...] miljonit eurot [...]; see uus võlg sõltub tekkida võivatest likviidsusvajadustest ja asendab tegelikult esialgu teatatud tingimuslikku likviidsust, mille riik on taganud summas [...] miljonit eurot, mida ei loeta enam ümberkorraldamiseks antavaks abiks ⁽³¹⁾;
 - f) tütarettevõtja [...] võõrandamisega seotud ettenägematute kulude tasumine [...] miljonit eurot ([...] % [...], [...] % [...] % [...]), [...] ⁽³²⁾;
 - g) kahe võlakirjaemissiooni (põhjendus 23) ja sündikaatlaenude [...] miljoni euro suuruse tasumata nominaalsumma tagasimaksmise edasilükkamine, mis tuleb vastavate võlakirjade ja laenudega seotud kohustustest loobumisest; olemasolevad võlausaldajad loobusid oma õigusest nõuda abisaajalt õigeaegset tagasimakset [...] ([...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...]); [...].
- (44) Portugal märgib oma 10. juuni ja 16. novembri 2021. aasta teates, et kõik need omapanuse meetmed on rakendatud või neid hakatakse rakendama. Need põhinevad siduvatel kohustustel, mis on juba vastavate pooltega kokku lepitud ja mis on rakendatud vastavalt sisejuhiste, mida tuleb täita. Mis puudutab tööjõu ümberkorraldamise meetmeid, siis põhineb kulude kokkuhoid TAP Air Portugali, Portugalia ja töötajate ametiühingute vahel pärast varem kehtinud kollektiivlepingute peatamist sõlmitud erakorralistel lepingutel.

⁽³⁰⁾ Ümberkorralduskava aastatel heaks kiidetud riigieelarveseadused. 2021. aasta kohta vt 31. detsembri 2020. aasta seaduse nr 75-B/2020 artikkel 166, millega kinnitatakse 2021. aasta riigieelarve.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Koormuse jagamise kohta märgib Portugal, et TAP SGPSi aktsiakapital on kokku [...] miljonit eurot [...]. Selleks et tagada koormuse nõuetekohane jagamine abisaaja aktsionäride vahel, vähendatakse TAP SGPSi kontodel aktsiakapitali kogusummat [...] -ni. Enne seda vähendamist [...] kahjumi katmiseks. Tuleb märkida, et [...]. Pärast eespool nimetatud kapitali vähendamist ja kahjumi katmist märgib Portugali riik majandusministeeriumi kaudu TAP SGPSi kapitali suurendamise ligikaudu [...] miljoni euro võrra, saades sellega TAP SGPSi ainuaktsionäriks. Lisaks saab TAP Air Portugal otsest abi kapitali vähendamise kaudu kahjumi katmiseks, millele järgneb omakapitali juurdemaksmine. Esimene abimeede, st olemasoleva 1,2 miljardi euro suuruse päästelaenu omakapitaliks ümberkujundamine viiakse ellu alles pärast kahjumi katmist ja kapitali vähendamist.
- (46) 10. juuni 2021. aasta teates, mida ajakohastati 16. novembril 2021, tunnistab Portugal, et omapanuse summa on väiksem kui 50 % hinnangulistest ümberkorralduskuludest. Sellega seoses rõhutab Portugal, et praegustes oludes ja COVID-19 puhangu otsestest ja kaudsetest mõjudest tugevalt puudutatud lennustranspordisektori ebakindlate väljavaadete tõttu on abisaaja [...]. Portugal teatab, et [...]. Võlgade rahastamise turud suleti aga lennuettevõtjatele pärast COVID-19 pandeemia algust peaaegu täielikult ning üldiselt vähendasid finantseerimisasutused järsult oma lennundussektorile ette nähtud krediitilimiite.
- (47) Portugal rõhutab abisaaja sidusrühmade kanda jäänud kulude kokkuhoiu meetmete ulatust ja väidab, et sellised meetmed kujutavad endast ümberkorralduskavasse tehtava omapanuse tõelist ja tegelikku allikat, arvestades, et need on tulemuslikud ja kestvad. Kokkuvõtteks võib öelda, et Portugali sõnul on omapanuse tase märkimisväärne, kuna see vastab maksimaalsele tasemele, mida abisaaja on COVID-19 pandeemiaga seotud konkreetsetes tingimustes võimeline võtma.

2.4.3. Maksevõime ja likviidsusvajadused: elujõulisuse taastamine

- (48) Portugal esitas ümberkorralduskava lähtestsenaariumis finantsprognnoosid, millest teatati 10. juunil 2021 ja mida muudeti 16. novembril 2021, mis viitavad TAP Air Portugal (sealhulgas Portugalia) punktis 2.4.1.1 kirjeldatud põhilisele lennundustegevusele. Nendes prognoosides nähakse ette [...]. Ümberkorralduskava lõppedes 2025. aastal loodab TAP Air Portugal saavutada omakapitali tulususe (ROE) [...] % ja kasutatud kapitali tulususe (ROCE) [...] %.
- (49) Mis puudutab likviidsusprognoose, siis loodab TAP Air Portugal [...]. Finantsprognoosides on ette nähtud ka omakapitali ja vara ning netovõla ja omakapitali suhe [...] ning saavutada 2025. aastal vastavalt [...] % ja [...]. Kõigele lisaks vähenevad netovõla ja intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumi (EBITDA) suhte prognoosid järk-järgult [...] -lt 2022. aastal [...] -ni 2025. aastal.

Tabel 1

Ümberkorralduskava finantsprognoosid, millest teatati 10. juunil 2021 (lähtestsenaarium)

	Ümberkorraldusperiood					
miljonites eurodes	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tulud	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ärikasum	(965)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Netotulu	(1 230)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Netovõlg	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tegevusega seotud rahavoog	(244)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omakapital	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Allikas: ettevõtja kohta esitatud teave. Kõik andmed viitavad TAP Air Portugalile (sh Portugalia).

- (50) TAP Air Portugali elujõulisuse taastumine sõltub kulude vähendamisest, kuna tuluprognosisid järgivad lennuliikluse taastumist. Kulude vähenemine tuleneb punktides 2.4.1.1–2.4.1.3 kirjeldatud ümberkorraldusmeetmetest, millega TAP Air Portugal loodab vähendada kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta [...] eurosendilt 2019. aastal [...] eurosendini 2025. aastal. Selline [...] eurosendi suurune kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta tuleneb peamiselt ümberkorraldusmeetmetest, mis mõjutavad TAP Air Portugali 2019. aasta suurimaid kuluartikleid, nimelt kütust (2019. aastal [...] eurosent) ja tööjõudu (2019. aastal [...] eurosent). Mis puudutab kütust, siis loodab TAP Air Portugal säästa kütusesäästlikumate lennukite, marsruutide ja lennukite parema sobitamise ja kütuse optimeerimise tarkvara rakendamise abil [...] eurosent pakutava istekohtkilomeetri kohta, eeldades, et vahetuskurss ja kütusehind on kooskõlas Bloombergilt saadud praeguste turuootustega (punkt 2.4.1.3). Tööjõu puhul loodab TAP Air Portugal, et täistööajale taandatud töötajate arvu vähendamise meetmed ja lepingute uuesti läbirääkimine töötajatega (punkt 2.4.1.3) võimaldavad säästa [...] eurosent pakutava istekohtkilomeetri kohta.
- (51) Mis puudutab tuluprognose, siis enamik neist põhineb reisilendudel ning hoolduse, kauba- ja postveoga seotud tulud moodustavad 2025. aastal ligikaudu [...] % kogutulust. Reisilendudest saadava tulu hindamisel võtab TAP Air Portugal eelduseks taastumissuundumuse, mis on kooskõlas IATA baasprognosidega (2020. aasta oktoober), ⁽³³⁾ kuid lennuliikluse aastane maht on väiksem. Näiteks kui IATA eeldab, et lennuliiklus kasvab 2019. aastal lennanud reisijate arvuga võrreldes 49 %-lt 2021. aastal 109 %ni 2025. aastal, siis TAP eeldab, et 2021. aastal on see näitaja [...] % ja 2025. aastal [...] %. Lisaks eeldab TAP Air Portugal, et 2025. aastal on tulusus [...] eurosent ja täitumus [...] %, mis on 2019. aasta väärtusest vastavalt väiksem ([...] eurosent) ja suurem ([...] %). Lisaks prognoosib TAP Air Portugal tulude suurenemist, mis tuleneb punktis 2.4.1.4 kirjeldatud meetmetest kaubaveo ja kõrvaltegevuste valdkonnas. Võttes arvesse kõiki tuluallikaid, eeldab TAP Air Portugal üldiselt, et tulu seoses kuluga pakutava istekohtkilomeetri kohta väheneb [...] eurosendilt 2019. aastal [...] eurosendini 2025. aastal.
- (52) 10. juunil 2021 teatatud ümberkorralduskavas esitati pessimistlik stsenaarium, mis põhines kolme parameetri – kütusekulu, nõudluse ja tootlikkuse – arengu pessimistlikul hinnangul. Pessimistliku stsenaariumi parameetrite, TAP Air Portugali tegevusest tuleneva rahavoo ja ärikasumi [...] negatiivsete muutuste korral muudab pessimistlik prognoos ainult tulemuste ulatust. Ainult kõige pessimistlikuma stsenaariumi korral, eeldades kõigi kolme asjaomase parameetri negatiivset arengut, [...].
- (53) Lisaks esitas Portugal 9. novembril 2021 ajakohastatud versiooni teatatud ümberkorralduskava finantsprognoside kohta. Ajakohastatud versioonis võetakse arvesse uusimaid arengusuundi lennundusturul võrreldes teatatud prognoosidega, eelkõige liikluse taastamise väljavaadete paranemist ⁽³⁴⁾ ja lennukikütuse hindade tõusu, ning eeldatakse, et lennukulud suurenevad [...] %, kajastades viimase aja inflatsioonidünaamikat. Need läbivaadatud eeldused annavad tulemuseks tulude ja ka kulude suurenemise võrreldes teatatud prognoosidega. Kokkuvõttes on ärikasum [...], kuid ulatub [...], nimelt [...] miljoni euronit teatatud prognoosides esitatud [...] miljoni euro asemel. Samamoodi muutub positiivseks puhaskasum: [...] ([...] [...] miljonit eurot), [...] [...] miljonit eurot. Aastal [...] oleks kasutatud kapitali tulusus [...], samas kui omakapitali tulusus oleks [...] % [...] %.

2.5. Menetluse algatamise otsuse esialgsed järeldused

- (54) Portugali 10. juuni 2021. aasta teates esitatud teabe põhjal tunnistas komisjon menetluse algatamise otsuses teatatud riigipoolse toetuse TAP SGPSile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 ja artikli 108 lõike 3 kohaseks seaduslikuks riigiabi. Komisjon hindas kõnealuse abi kokkusobivust siseturuga päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste alusel ning olles leidnud, et mitu nendes suunistes sätestatud kokkusobivuse tingimust ei näi esmapilgul täidetud olevat, otsustas algatada ametliku uurimismenetluse.
- (55) Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et abi saajaks määratud TAP SGPS oli kõlblik saada ümberkorraldusabi, eelkõige kogunenud negatiivse omakapitali tõttu, mis suurenes [...] miljonilt eurolt 2019. aasta lõpus [...] miljardi euronit 2020. aastal. Samuti leidis komisjon, et ümberkorraldusabi oli vajalik ümberkorralduskava edukaks elluviimiseks ja selle vorm oli tekkinud likviidsus- ja maksevõimeprobleemide lahendamiseks sobiv.

⁽³³⁾ Andmed nõudluse taastumise kohta Euroopa-siseses lennuliikluses ning lennuliikluses Euroopast Põhja-Ameerikasse, Sahara-tagusesse Aafrikasse ja Põhja-Aafrikasse. Allikas: IATA/Oxford Economics –Air Passenger Forecast Global Report (Ülemaailmne lennureisijate prognoosi aruanne), oktoober 2020.

⁽³⁴⁾ Andmed nõudluse taastumise kohta Portugali-siseses lennuliikluses, lennuliikluses Portugalist Euroopasse ning Portugalist Põhja- ja Lõuna Ameerikasse ja Aafrikasse vastavalt TAPi reisijate arvu osakaaludele 2019. aastal. Allikas: IATA/Oxford Economics –Air Passenger Forecast Global Report (Ülemaailmne lennureisijate prognoosi aruanne), oktoober 2021.

- (56) Komisjon leidis, et mõistlike eelduste põhjal prognoositud hinnanguline oodatav kasum ja omakapitali tulusus, mis on ümberkorraldusperioodi lõpuks ligikaudu [...] % [...], toetab Portugali väidet, et ümberkorralduskava tagab abisaaja pikaajalise elujõulisuse ning jääb tugevaks ka pessimistliku stsenaariumi korral. Ilma riigi sekkumiseta lahuks abisaaja ja selle tagajärjel ka TAP Air Portugal paratamatult turult, mis põhjustaks sotsiaalprobleeme, negatiivset ülekanduvat mõju kogu Portugali majandusele – mis sõltub tugevalt turismisektorist – ja katkestuse olulises teenuses, mida on raske asendada.
- (57) Seejärel väljendas komisjon kahtlust esiteks abi proportsionaalsuse suhtes, ⁽³⁵⁾ märkides, et enamik omapanuse allikaid tuleneb kulude vähendamisest, st ainult kulude vältimisest, saamata uusi rahastamisvahendeid turuinvestoritelt või laenuandjatelt, kui uued liisinglepingud 2021. aastal saabuvate lennukite kohta välja arvata. Komisjon märkis, et omapanus vastaks parimal juhul ainult [...] %-le ümberkorralduskuludest, samas kui on ebaselge, kas tööjõukulude vähendamine, mis moodustab rohkem kui [...] % omapanusest, oleks vastuvõetav. Koormuse jagamise nõuete kohta märkis komisjon, et ei esitatud ühtegi põhjendust, miks ei ole TAP SGPSi võlakirjade omanike võlakoormuse osaline vähendamine põhimõtteliselt saavutatav.
- (58) Teiseks väljendas komisjon kahtlusi konkurentsimoontonutusi piiravate meetmete suhtes ⁽³⁶⁾. Komisjon täheldas eelkõige järgmist: i) on kaheldav, kas kahjumliku tegevusega seotud teatavate varade kavandatud võõrandamist saab pida abist tuleneva konkurentsimoontonutuse kõrvaldamiseks ja kas kavandatud võõrandamine on üldse sellise moontonutuse kõrvaldamiseks piisav; ii) Portugali ametiasutuste seisukoht, et teenindusaegadest loobumine oli ennatlik ja mittevajalik, ei ole põhjendatud ühegi kvantitatiivse analüüsiga, mis näitaks, et sellised loobumised ohustaksid tõepoolest TAP Air Portugali elujõulisuse taastumist, arvestades tema tugevat positsiooni teenindusaegade poolest väga ülekoormatud Lissaboni lennujaamas, ning iii) kuigi lennukipargi 2025. aastaks prognoositud üldine veomaht on väiksem kui enne ümberkorraldamist, ei võimalda miski kontrollida, et ümberkorraldusperioodil uute õhusõidukite soetamise teel tekkinud veomaht ei oleks ülemäärane, ja puudub kohustus säilitada ümberkorralduskava kehtivusaja jooksul väiksemat veomahtu.
- (59) Lisaks märkis komisjon, et kava kestab kauem kui viis aastat, samas kui prognoosides oli ebakindlust nõudluse muutumise suhtes 2025. aasta lõpuks väga pingelistes stsenaariumides, mille korral võib olla vaja rohkem abi ⁽³⁷⁾.

3. PORTUGALI MÄRKUSED

- (60) Portugal esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 19. augustil 2021.
- (61) Sissejuhatava märkusena tuleb Portugal meelde COVID-19 pandeemia põhjustatud enneolematut ja üldist lennuliikluse seiskumist ning selle laastavaid ja asümmeetrilisi tagajärgi lennuettevõtjatele. Portugal juhib tähelepanu sellele, et enne haiguspuhangut teenis TAP Air Portugal eraldiseisvalt kasumit ja näitas selgeid märke finantsstabiilsusest. Lõpuks märgib Portugal, et pandeemia tõttu lükkus edasi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste (mille kohaldamine oli kavandatud kuni 31. detsembrini 2020) läbivaatamine. Kuigi päästmis- ja ümberkorraldusabi suunist ei ole koostatud erakorraliste asjaolude puhuks, nagu COVID-19 pandeemia, jätavad need ruumi eeskirjade paindlikumaks kohaldamiseks, eriti kui omapanust peetakse piisavalt suureks ja asjakohaseks. Portugali sõnul õigustavad valdkonnas varem ette tulnud tavapäraste päästmis- ja ümberkorraldusjuhtumitega võrreldes paindlikumat lähenemisviisi COVID-19ga seotud ainulaadsed asjaolud ja raskused ning selle mõju TAP ärimudelile. COVID-19 pandeemia enneolematu kontekst nõuab päästmis- ja ümberkorralduseeskirjade ja põhimõtete paindlikku täitmist.

3.1. Finantsprognoosid ja elujõulisuse taastamine

- (62) Portugal rõhutab, et ümberkorralduskavas esitatud prognoosid põhinevad usaldusväärsetel ja konservatiivsetel eeldustel. Portugal rõhutab, et kuigi IATA prognoosid ületavad 2019. aasta tasemeid juba 2024. aastaks, taastub nõudlus kava lähtestsenaariumis esitatud prognoosi kohaselt 2019. aasta tasemele alles [...]. Samamoodi algab TAP Air Portugali tulude areng võrreldes prognoositud reisijate arvuga 2021. aasta madalamast punktist, nt reisijatulu 2021. aastal on [...] % 2019. aasta tasemest võrreldes [...] %ga reisijate arvu puhul.

⁽³⁵⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 83–88.

⁽³⁶⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 97–100.

⁽³⁷⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 74 ja 75.

- (63) Portugal rõhutab TAP Air Portugali paindlikku veomahu kasutuselevõttu. Ettevõtja suutis oma veomahtu nõudluspunktidele suunamiseks ümber paigutada, kompenseerides reise Brasiiliasse/Brasiiliast Aafrika reisivoogude tugevama taastumisega. Ka on ta väikeste täitumustegurite korral aktiivselt asendanud suuremaid õhusõidukeid väiksematega ning reisilennukeid nii ümber konfigureerinud, et need saaksid transportida kaupu jms. Selline kiiresti reageeriv veomahu kasutamine ja paindlikud tegevused koos kulude range kontrolliga andsid tulemuseks ümberkorralduskavas prognoositust väiksema rahakulu, hoolimata halvemast nõudlusstenaariumist (nt TAP Air Portugali ärikasum oli 2021. aasta esimesel poolel [...] miljoni euro võrra parem, kui kavas prognoositi).
- (64) Portugal märgib, et TAP Air Portugal eeldas, et tulu areng pakutava istekohtkilomeetri kohta on alla ajaloolise taseme (2025. aastaks [...] eurosentit võrreldes kuni [...] eurosendiga 2018. aastal) ja alla selle, mida ta on praegu suutnud saavutada (kompenseerides väiksemat reisijate arvu võrreldes ümberkorralduskavas prognoositud reisijate arvuga). Portugal märgib ka seda, et ümberkorralduskavas ei võetud arvesse kuni [...] miljoni euro suurust lisatulu, mis tuleneb protsesside/metoodika täiustamisest, põhisüsteemide/töövahendite ajakohastamisest ja täiendavatest kulude vähendamise algatustest (nt lennukite liisimine, tähtaegade edasilükkamine ja tulevased läbirääkimisvoorud pärast heakskiitmist), mis tuvastati pärast teatamist.
- (65) Ümberkorraldusperioodi kestuse kohta väidab Portugal, et paljud ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed on 2020. aasta seisuga juba rakendatud, kuigi ümberkorraldusabi anti alles 2021. aasta viimases kvartalis. Riigi sekkumise kestus, mis on võtmetähtsusega TAP Air Portugali elujõulisuse taastamiseks [...], on seega lühem kui viis aastat.

3.2. Rügiabi proportsionaalsus ja miinimumiga piiramine

- (66) Portugal nimetab oma 16. novembril 2021. aastal esitatud teabes uusi omapanuse allikaid, ei nõua enam tööjõukulude vähendamise kvalifitseerimist omapanuse allikana, esitab ümberkorralduskulude uue jaotuse ja kommenteerib koormuse jagamise meetmeid.

3.2.1. Omapanuse uued allikad

- (67) Portugal tegi kindlaks järgmised omapanuse uued täiendavad allikad.
- a) *Toetus olemasolevatelt laenupakkujatelt:* Portugal märgib, et TAP Air Portugalil õnnestus saada toetust olemasolevatelt laenupakkujatelt. COVID-19 pandeemia ja sellest tuleneva EBITDARi halvenemise tõttu on TAP Air Portugalil [...]. Siiski õnnestus ettevõtjal saavutada loobumisi, mis hoidsid ära müügi- ja ennetähtaegse tagasimaksmise võimaluste käivitamise. Portugali sõnul kujutavad sellised loobumised endast koormuse jagamise ja omapanuse vormi, sest [...] (põhjenduse 43 punkt g).
- b) *Uus investor ja turupõhine rahastamine:* Portugal märgib, et TAP Air Portugali poole on pöördunud potentsiaalsed uued investorid, kes on huvitatud tulevases osaluse omandamisest, ja ta on pidanud läbirääkimisi uue rahastamise üle (põhjenduse 43 punkt e).
- c) *Lennukite täiendav rahastamine:* Portugal esitab tõendid, mis näitavad õhusõidukite liisinglepingute rahastamiseks võetud uusi kohustusi, millega suurendatakse rahastamist [...] miljonilt eurolt kokku [...] miljoni euroni (põhjenduse 43 punkt c).

3.2.2. Tööjõukulude vähendamine

- (68) Seoses tööjõukulude vähendamisega, mille kohta komisjon väljendas kahtlusi, väitis Portugal põhimõtteliselt seda, et see aitab kaasa abi minimeerimisele ning kujutab endast abisaaja võlausaldajate tõhusat, püsivat ja pöördumatut panust. Portugal väidab, et Portugali õiguse kohaselt on töötajad tööandjate suhtes eelisõigustega võlausaldajad, kuna töötajate nõuded rahuldatakse esimesena, enne mis tahes tagatud või eelisnõudeid. Seega hõlmab omapanusena kavandatud tööjõukulude vähendamine kogusummas [...] miljonit eurot selliseid krediite. Lõpuks märgib Portugal, et TAP Air Portugal saavutas sellise kulude vähendamise läbirääkimiste teel ja nõudis töötajatelt, et nad loobuksid osast oma tulevastest nõuetest. Seega on need samaväärsed võlgade kustutamisega või muude lepinguliste kulude vähendamisega partnerite poolt (nt lennukitarnijad/rendileandjad) nii jõupingutustes osalemise kui ka märgina usaldusest abisaaja pikaajalise elujõulisuse suhtes.

- (69) Kuigi Portugal tunnistas, et omapanus peaks tavaliselt olema võrreldav antud abiga, arvestades mõju abisaaja maksevõimele või likviidsusseisundile ning et kulude vähendamine ei kujuta endast omakapitali suurendamise meetmeid, võib omapanus, millel ei ole antud abiga võrreldavat mõju, ikkagi vastuvõetav olla, pidades silmas erakorralisi asjaolusid. Lõpuks ei lisanud Portugal oma 16. novembri 2021. aasta avalduses tööjõukulude vähendamist enam abisaaja ümberkorralduskulude omapanuse allikate hulka.

3.2.3. Ümberkorralduskulude jaotus ja rahastamisallikad

- (70) 16. novembril 2021 esitas Portugal ümberkorralduskulude jaotuse ning vastava omapanuse arvutuse ja suhte, võttes arvesse uusi omapanuse allikaid, mida on kirjeldatud järgmiselt.

Tabel 2

Ümberkorralduskulude jaotus ja rahastamisallikad (ümardatud, miljonites eurodes)

Ümberkorralduskulud		Rahastamisallikad	milj eurot	%
		Omapanus		
Uue õhusõiduki omandamine	[...]	Töötajatele makstavad hüvitised	[...]	[...] %
Võla tagasimaksmine	[...]	Kolmandate isikutega uuesti läbi räägitud lepingud	[...]	[...] %
[...]	[...]	Uue õhusõiduki rentimine	[...]	[...] %
Töötajad (hüvitised)	[...]	Muud panused	[...]	[...] %
Tegevuskahjum	[...]	Võlakirjade ja pangavõla leping (turuväärtus)	[...]	[...] %
		Ajutised likviidsusvahendid ([...] % tagatiseta)	[...]	[...] %
		Uus pangalaen	[...]	[...] %
		Ettenägematud asjaolud, M&E Brasil	[...]	[...] %
		Riigiabi		
		Kapitalisüst	[...]	[...] %
		Ajutised likviidsusvahendid ([...] % tagatisega)	[...]	[...] %
		Omapanuse suurus	[...]	[...] %
		Ümberkorraldusabi suurus	[...]	[...] %
		RAHASTAMINE KOKKU	[...]	

- (71) Portugal märgib, et panused, mis jäävad alla 50 % ümberkorralduskuludest, on lennundussektorit puudutavates muudes ümberkorraldusabi juhtumites juba heaks kiidetud⁽³⁸⁾ ja et COVID-19 pandeemia kvalifitseerub erakorraliseks asjaoluks, nagu komisjon on COVID-19 käsitlevas ajutises raamistikus⁽³⁹⁾ (edaspidi „ajutine raamistik“) tõdenud. Seetõttu väidab Portugal, et omapanuse läbivaadatud tase on COVID-19 pandeemia tõttu lennundussektori ees seisva ebakindluse konkreetses kontekstis märkimisväärne.

⁽³⁸⁾ Komisjoni 9. juuli 2014. aasta otsus juhtumi SA.34191 kohta – Väidetav päästmisabi Air Balticule (ELT L 183, 10.7.2015, lk 1) ja komisjoni 27. juuni 2012. aasta otsus juhtumi SA.33015 kohta – Air Malta (ELT L 301, 30.10.2012, lk 29).

⁽³⁹⁾ Komisjoni teatis „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (C/2020/1863, ELT C 911, 20.3.2020, lk 1), mida on viimati muudetud komisjoni 18. novembri 2021. aasta teatisega „Praeguse COVID-19 puhangu kontekstis majanduse toetamiseks võetud riigiabi meetmete ajutise raamistiku kuues muudatus ja dokumendi „Komisjoni teatis liikmesriikidele Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta lühiajalise ekspordikrediidikindlustuse suhtes“ lisa muutmine“ (C/2021/8442 final, ELT C 473, 24.11.2021, lk 1).

3.2.4. Koormuse jagamine

- (72) Portugal kordab, et koormuse jagamine tagatakse TAP SGPSi aktsionäride tasandil. TAP SGPSi kahjum on 2020. aasta konsolideeritud raamatupidamise aruannetes täielikult kajastatud ja see vastab omakapitali negatiivsele kogusummale [...] miljonit eurot. Pärast ümberkorralduskava heakskiitmist väheneb kogusumma TAP SGPSi raamatupidamises [...] miljonilt eurolt [...] [...] miljoni euron. Enne seda, [...] kahjumi katmiseks.
- (73) Portugal selgitab lisaks, et vastavalt ümberkorralduskavale peab TAP SGPS võimalikult kiiresti laenuurgudele tagasi pöörduma. Kahjumi kehtestamise mõju võlausaldajatele kahjustab kõiki TAP SGPSi tulevasi katseid erasektorst rahalisi vahendeid hankida, isegi tagatise olemasolu korral. Krediiditurul osalised peavad seda tegeliku maksejõuetuse olukorraks, mis vallandab reitinguagentuurides krediidireitingute kohese langetamise kõige halvema krediidikategooriani. See omakorda toob kaasa selle, et pangad hoiduvad edaspidistest tehingutest ettevõtjaga. Lisaks märgib Portugal, et laenupakkujate teatavatest õigustest loobumist asjaomaste laenulepingute/laenuandmiste alusel (põhjenduse 43 punkt g) tuleks käsitleda päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohase koormuse jagamise vormina.

3.3. Konkurentsimoонutus piiravad meetmed

- (74) Mis puudutab varade võõrandamist, veomahu või turuosa vähendamist, siis 10. juunil 2021 teatatud ümberkorralduskavas tegi Portugal ettepaneku müüa TAP SGPSile kuulunud osalused mittepõhitegevuses, st äriühingutes Groundforce, M&E Brasil ja Cateringpor. Seoses teenindusaegade võimaliku üleandmisega väljendas Portugal aga esialgu arvamust, et TAP Air Portugali puhul oleks Lissaboni lennujaama teenindusaegadest loobumine ennatlik ja tõhusa konkurentsi tagamiseks tõenäoliselt ebavajalik, sellega kaasneks oht kahjustada ühendusi ja selle ettevõtja sõlmennujaama mudelit ning võiks seada ohtu tema elujõulisuse taastumisele. Portugal esitas väiteid, täpsustas või laiendas ametliku uurimismenetluse käigus meetmeid, mille eesmärk on piirata konkurentsimoонutusi, nii et kavandatud meetmed on oma lõplikus vormis järgmised.

3.3.1. Osaluse võõrandamine lennutranspordiga vertikaalselt integreeritud tegevusaladel

- (75) Portugal väidab, et Groundforce on olnud varasemalt kasumlik, teenides 2019. aastal [...] miljonit eurot netotulu ja [...] miljonit eurot tulu, kuid sai COVID-19 kriisi tõttu tugeva löögi. Groundforce kaotas 2020. aastal 2019. aastaga võrreldes [...] miljonit eurot tulusid ja [...]. Nende raskuste tõttu alustas Groundforce kontrollitud maksejõuetusmenetlust, mis viib lõpuks äriühingu ümberkorraldamise või likvideerimiseni. Selle poolest on Groundforce aratanud juba mitme Euroopa juhtiva maapealse teenindusega tegeleva teenuseosutaja huvi.
- (76) Cateringpor on 1994. aastal loodud toitlustusettevõte. Ta on TAP SGPSi peamine toitlustusteenuse osutaja ja TAP SGPS on ka selle enamusaktsionär (51 % osalus) ning peamine tuluallikas ([...] % 2019. aasta tuludest). Ettevõtte on olnud varem kasumlik, teenides 2019. aastal [...] miljonit eurot netokasumit ja [...] miljonit eurot netotulu. Nagu Groundforce kannatas ka Cateringpor COVID-19 kriisi tõttu, mis tõi kaasa pakutavate einete [...] % vähenemise ja netosissetuleku vähenemise [...] miljoni euro võrra võrreldes 2019. aastaga. Selliste raskustega toimetulekuks alustas Cateringpor ümberkorraldusprotsessi, mis on praegu pooleli [...], mille lõpuks plaanib TAP SGPS [...] % [...]. Prognooside kohaselt [...] [...] miljonit eurot.
- (77) M&E Brasil on Brasiilias asutatud hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuste osutaja, mille enamusaktsionär on TAP SGPS. M&E Brasil pakub TAP SGPSile mitme vahekaiguga lennukite hooldusteenuseid, millest tuli 2019. aastal [...] % tema tuludest. [...] on olnud [...] [...] asemel. COVID-19 kriis süvendas äriühingu raskusi, kuna 2020. aastal kahanesid tulud (umbes [...] miljonit eurot) pooleni 2019. aasta tuludest ([...] miljonit eurot) [...] ([...] [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...]). [...] [...] miljonit eurot [...].
- (78) Kuna eespool nimetatud võõrandamised vähendavad oluliselt TAP Air Portugali vertikaalselt integreeritud tegevust, millega tegeletakse lisaks lennutranspordile, usub Portugal, et see on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt vastuvõetav meede konkurentsimoонutuste piiramiseks.

3.3.2. Lennukipargi vähendamine ja külmutamine

- (79) Ümberkorralduskavas on ette nähtud ka veomahu vähendamine lennukipargi suuruse muutmise, liinivõrgu sujuvamaks muutmise ja nõudluse vähenemisega kohanemise tulemusena. TAP Air Portugal vähendas juba 2021. aasta veebruariks lennukiparki 108 lennukilt [90–100] lennukini. Portugal kinnitab, et ümberkorralduskava kestel ja kuni 2025. aastani kaasa arvatud, ei ole TAP Air Portugal lennukipark suurem kui [90–100] lennukit.

3.3.3. Teenindusaegade jagamine

- (80) Võttes arvesse eelkõige TAP Air Portugal suurt teenindusaegade hulka tema tugevalt ülekoormatud Lissaboni baasis (põhjendus 32), ⁽⁴⁰⁾ leiab komisjon, et käesoleva otsuse tähenduses on TAP Air Portugalil pärast ümberkorraldamist märkimisväärne turupositsioon reisijate lennutranspordi teenuste pakkumisel Lissaboni lennujaamas.
- (81) Sellega seoses teatas Portugal 3. detsembril 2021 täiendava struktuurilise kohustuse võtmisest, et veelgi piirata abi moonutavat mõju konkurentsile reisijate lennutransporditeenuste osutamisel Lissaboni lennujaama suunduvatel või sealt väljuvatel marsruutidel, kus TAP Air Portugal peaks säilitama pärast ümberkorraldamist olulise turupositsiooni.
- (82) Nimelt võttis Portugal kohustuse, et TAP Air Portugal annab teenindusaegade paketi, mis koosneb kuni 18 teenindusajast päevas (talvel ja suvel), üle teisele lennuettevõtjale (tegelikule või võimalikule konkurendile), et võimaldada tal luua uus baas ⁽⁴¹⁾ või laiendada olemasolevat baasi Lissaboni lennujaamas („parandusmeetmete kasutaja“) ⁽⁴²⁾.
- (83) TAP Air Portugal poolt parandusmeetme kasutajale teenindusaegade ülekandmise lepingu allkirjastamise ajal kättesaadavaks tehtavad teenindusajad vastaksid parandusmeetme kasutaja taotletud teenindusaegadele +/- 20 minuti täpsusega lühilendude puhul ja +/- 60 minuti täpsusega pikamaalendude puhul. Juhul kui TAP Air Portugalil vastavas ajavahemikus teenindusaegu ei ole, pakub TAP Air Portugal teenindusaegade ülekandmiseks parandusmeetme kasutaja taotletud aegadele lähimaid aegu.
- (84) Erandina ei oleks TAP Air Portugal kohustatud üle kandma
- a) rohkem kui ühe teenindusaja enne kella 8.00 (kohaliku aja järgi) parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaam, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse;
 - b) üle poole kõigist parandusmeetmena antavatest teenindusaegadest enne kella 12.00 (kohaliku aja järgi) ning
 - c) rohkem teenindusaegu enne kella 20.00 (kohaliku aja järgi) kui parandusmeetme teenindusaegade koguarv miinus üks teenindusaeg parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaamas, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse lühilendude jaoks.
- (85) Juhul kui varasemaks ajaks kui kell 8.00 (kohaliku aja järgi) taotletakse rohkem kui ühte teenindusaega lennujaama baasina kasutava lennuki kohta, rohkem kui poolt kõigist parandusmeetmena antavatest teenindusaegadest varasemaks kui kella 12.00ks (kohaliku aja järgi) või rohkem teenindusaegu varasemaks kui kella 20.00ks (kohaliku aja järgi) kui kõik antavad teenindusajad miinus üks teenindusaeg parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaamas, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse lühilendudeks, pakub TAP Air Portugal parandusmeetme kasutajale vastavalt järgmist lähimat teenindusaega pärast kella 8.00 (kohaliku aja järgi), pärast kella 12.00 (kohaliku aja järgi) ja pärast kella 20.00 (kohaliku aja järgi).
- (86) Saabuvate ja väljuvate lendude teenindusajad peaksid olema sellised, et need jätavad parandusmeetme kasutajale nii palju kui võimalik mõistliku tagasilennuks valmistumise aja, võttes arvesse parandusmeetme võimaliku abikõlbliku kasutaja ärimudelit ja õhusõiduki kasutamise piiranguid.
- (87) Portugal andis lubaduse, et TAP Air Portugal ei võta parandusmeetme kasutajalt talle loovutatud teenindusaegu tagasi.

⁽⁴⁰⁾ Sellist tegurite kombinatsiooni (palju teenindusaegu baasina kasutatavas tugevalt ülekoormatud lennujaamas) ei leidu üheski teises ELi lennujaamas, kuhu või kust TAP Air Portugal reisijate lennutransporditeenuseid osutab.

⁽⁴¹⁾ Baas tähendab, et õhusõidukid pargitakse õõseks lennujaamas ja et baasis hoitavaid lennukeid kasutatakse mitmel liinil lendamiseks sellest lennujaamast. Lühilendude puhul tähendab see seda, et lennuki päeva esimene liikumine on väljumine Lissaboni lennujaamast ja viimane liikumine on saabumine Lissaboni lennujaama.

⁽⁴²⁾ Nagu põhjenduses 88 täpsemalt selgitatud, peavad potentsiaalsed parandusmeetme kasutajad võtma kohustuse kasutada nende lennukite baasina, mis lendavad TAP Air Portugalilt saadud teenindusaegadel, Lissaboni lennujaama. Nõue käitada Lissaboni lennujaamas uut või laiendatud baasi, kasutades parandusmeetmena antud teenindusaegu, on põhjendatud suhtelise konkurentsisurvega, mida avaldavad traditsioonilistele lennuettevõtjatele nii baasi omavad lennuettevõtjad kui ka baasita lennuettevõtjad.

- (88) Selleks et olla abikõlblik, peab võimalik parandusmeetme kasutaja
- a) olema ELi/EMP liikmesriigi väljastatud tegevusluba omav lennuettevõtja;
 - b) olema sõltumatu ja mitteseotud TAP Air Portugaliga;
 - c) olema vaba tema suhtes kohaldatavatest konkurentsimeetmetest, kui ta on saanud COVID-19 rekapiitaliseerimise rahastamisvahendist rohkem kui 250 miljonit eurot;
 - d) võtma kohustuse kaitada Lissaboni lennujaama baasina kasutavaid ja parandusmeetmena antud teenindusaegadel lendavaid õhusõidukeid kuni ümberkorralduskava lõpuni. Võimalikud parandusmeetme kasutajad märgivad oma ettepanekutes nende Lissaboni lennujaama baasina kasutavate õhusõidukite arvu, mis kasutavad parandusmeetmena ülekantavaid teenindusaegu⁽⁴³⁾. Baasi ja parandusmeetmena antud teenindusaegu kasutavate õhusõidukite kaitamise kohustuse võtmiseks peab võimalik parandusmeetme kasutaja võtma kohustuse järgida kohaldatavat ELi ja riiklikku tööõigust, mida ELi kohtud on asjakohaseks pidanud⁽⁴⁴⁾.
- (89) Komisjon kiidab parandusmeetme kasutaja heaks läbipaistva ja mittediskrimineeriva valikumenetluse (projektikonkursi) alusel.
- (90) Komisjoni abistaks järelevalve eest vastutav usaldusisik, kes nimetatakse ametisse vahetult pärast käesoleva otsuse vastuvõtmist.
- (91) Järelevalve eest vastutav usaldusisik avaldab konkursikutse piisavalt varakult enne iga IATA hooaja teenindusaegade üldise jaotamise menetluse algust, kuni komisjon kiidab heaks parandusmeetme kasutaja, ning see avalikustatakse piisavalt.
- (92) Komisjon hindab saadud ettepanekuid järelevalve eest vastutava usaldusisiku abiga. Ta võib ettepanekud tagasi lükata, kui need ei ole majanduslikust või tegevuslikust või ELi konkurentsioiguse vaatepunktist usaldusväärsed.
- (93) Konkureerivate ettepanekute puhul eelistab komisjon kahanevas järjekorras võimalikke parandusmeetme kasutajaid, kes eelkõige i) tagavad suurima istekohtade arvu parandusmeetmena antud teenindusaegadel lendavates, lennujaama baasina kasutavates õhusõidukites alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni ning ii) teenindavad suurimat arvu sihtkohti otselendudega, mida tehakse baasi lennukitega parandusmeetmena antud teenindusaegadel alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni (otseühendused, sagedust arvesse võtmata).
- (94) Kui komisjon annab kahe kriteeriumi hindamisel sama või sarnase hinnangu mitmele ettepanekule (seotud pakkumustele), eelistab ta ettepanekut, mille TAP Air Portugal on hinnanud kõige paremaks (kes võib kasutada mis tahes enda valitud kriteeriume, tingimusel et need on läbipaistvad).
- (95) Peagi pärast komisjoni hindamisotsust sõlmib TAP Air Portugal teenindusaegade ülekandmise lepingu, mille järelevalve eest vastutav usaldusisik läbi vaatab ja komisjon heaks kiidab, kõige paremaks hinnatud võimaliku parandusmeetme kasutajaga, kes on kinnitanud, et ta kavatseb luua baasi või laiendada oma baasi Lissaboni lennujaamas, kasutades parandusmeetmena antud teenindusaegu.
- (96) TAP Air Portugal kannab teenindusajad nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93⁽⁴⁵⁾ (edaspidi „teenindusaegade määrus“) artikli 8b alusel parandusmeetme kasutajale üle tasuta.

⁽⁴³⁾ Komisjon hindab võimalike parandusmeetme kasutajate esitatud ettepanekute, sealhulgas Lissaboni lennujaama baasina kasutavate ja parandusmeetmena antud teenindusaegu kasutavate õhusõidukite kaitamise äriplaani tegevuslikku ja rahalist usaldusväärsust. Heakskiidu saamiseks peab võimalik parandusmeetme kasutaja tõendama oma uue või laiendatud Lissaboni baasi äriplaani tegevuslikku ja rahalist usaldusväärsust. Kahtluste vältimiseks tuleb märkida, et kohustus kaitada Lissaboni lennujaamas baseeruvaid õhusõidukeid, mille puhul kasutatakse parandusmeetmena antud teenindusaegu, ei ole siiski nende aegade tegeliku ülekandmise ega pärast nende heakskiitmist parandusmeetme kasutajale pandud kasutamiskohustuse eeltingimus. Teisisõnu, kui parandusmeetme kasutaja on heakskiidu saanud, kantakse parandusmeetme teenindusajad üle tingimusteta ja parandusmeetme kasutaja võib neid vabalt kasutada.

⁽⁴⁴⁾ Vt nt Nogueira, liidetud kohtuasjad C-168/16 ja C-169/16, EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ 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). Määruse artikli 8b kohaselt: „[õ]igusest artikli 8 lõikes 2 osutatud teenindusaegade sarjadele ei kaasne õigus hüvitamisnõudele, kui õigust teenindusaegade sarjadele piiratakse või kui see õigus kõrvaldatakse ühenduse õiguse alusel, eelkõige asutamislepingu õhustranspordiga seotud eeskirjade kohaldamiseks. Käesolev määrus ei mõjuta ametivõimude õigust nõuda teenindusaegade vahetamist lennuettevõtjate vahel ning suunata kooskõlas riiklike konkurentsiseadustega või asutamislepingu artiklitega 81 või 82 või nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrusega (EMÜ) nr 4064/89 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) seda, kuidas neid jagatakse. Need ülekandmised saavad olla ainult ilma rahalise hüvituseta.“

- (97) Teenindusaegu pakutakse ülekandmiseks kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni (2025. aasta lõpp, vt põhjendus 27). Pärast ümberkorraldusperioodi lõppu ühtegi projektikonkurssi ei korraldata, olenemata asjaoludest.

3.3.4. Omandamis- ja reklaamikeeld

- (98) Lisaks varade võõrandamisele ning turuvõimsuse ja turuosa vähendamise meetmetele esitas Portugal lubaduse, et abisaaja hoidub i) ümberkorraldusperioodil mis tahes äriühingute aktsiate omandamisest, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik tema pikaajalise elujõulisuse tagamiseks, ning ii) väldib oma tooteid ja teenuseid turundades riigi toetuse reklaamimist konkurentsieelisena.

4. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

- (99) Kolmandad isikud esitasid märkuste esitamise kutse peale 6. septembri 2021. aasta tähtjaks 39 vastust. Pärast tähtaja lõppu esitati veel neli ettepanekut. Tähtjaks esitatud märkused sisaldasid sisulist teavet kahelt otseselt konkurendilt – Ryanair ja euroAtlantic Airways (EAA) – ning äripartneritelt, näiteks reisibüroodelt, reisikorraldajatelt või nende ühendustelt (13), suurematelt hotellikettidelt (1), piletimüügiagentuuridelt (2), tarnijatelt (1), lennujaama käitajatelt/liiklusjärelevalve asutustelt (2). Veel esitasid teavet valitsusasutused, näiteks Brasiilia mitme osariigi esindused, samuti Brasiilia turismiministeerium (8) ning turismi ja kauba- või kultuurivahetust edendavad asutused (10).
- (100) Kõik kolmandad isikud, välja arvatud kaks otsest konkurenti ja veel üks isik, üldiselt toetavad ümberkorraldusabi ning kinnitavad TAP Air Portugali olulist rolli Portugali ühendamisel liidu ja teiste maailma piirkondadega ning Portugali majanduse jaoks.

4.1. Konkurentide märkused

4.1.1. Ryanair

Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

- (101) Ryanair ei nõustu komisjoni vahejäreldusega, et ümberkorraldusabi aitab kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele. Ryanairi arvates ei ole tõendeid raskesti asendatava olulise teenuse katkemise ohu kohta, kuna TAP Air Portugali teenust asendavad konkurendid, kes sekkuvad. Eelkõige pakub ka Ryanair ühendusi väljaspool ELi asuvatesse sihtkohtadesse, näiteks Iisraeli, Türgi või Ukrainasse. Ka märkis Ryanair, et teeb Portugali lennujaamadest lende Marokosse ja Ühendkuningriiki.
- (102) Peale selle ei nõustu Ryanair väitega, et teised suuremad ELi lennuettevõtjad, kes pakuvad mandritevahelisi ühendusi Lissaboni kaudu, tegutsevad sõlmlennujaama mudeli alusel ning et vastavalt sellele viiksid nad reisijad Portugalist oma teistes liikmesriikides asuvatesse sõlmlennujaamadesse, selle asemel et luua veel üks sõlmpunkt Portugalis. Ryanair märgib selle kohta, et peamisi kauglennu sihtkohti (nt New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubai) teenindavad ka suured rahvusvahelised lennuettevõtjad, nagu American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways ja Emirates otse Lissabonist, samas kui TAAG Angola Airlines pakub otsele Lissaboni ja Luanda vahel. Ryanairi arvates säilib võimalus lennata nendesse sihtkohtadesse Portugalist ilma ümberistumiseta või transiidita läbi teise lennuettevõtja sõlmlennujaama, isegi kui TAP Air Portugal ei jätku mõnede kauglennuliinide teenindamist.
- (103) Ryanairi sõnul teenindavad mitu konkurenti samu lennuliine nagu TAP Air Portugal riigisiselt, Madeira ja Assooride autonoomsesse piirkonda, teistesse portugali keelsest riikidesse ja diasporaasse, samuti teistesse riikidesse Euroopas ja mujal. Lisaks TAP Air Portugalile pakuvad lennuliine Portugalist Madeira ja Assooride autonoomsesse piirkonda mitu muud lennuettevõtjat, näiteks Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores ja Azores Airlines.

- (104) Seda tausta arvestades osutab Ryanair, et TAP Air Portugalile pakusid konkurentsi ka kiirraudtee süsteem või linnadevahelise bussiveo ettevõtjad, nagu Flixbus, mis suudab jätkuvalt tagada transpordiühendused kogu Portugalis ja selle piirkondades.
- (105) Ryanair teatab, et ta konkureerib TAP Air Portugaliga paljude kahe linna vaheliste lennuliinide lähte- ja sihtkohapaaride teenindamisel. Oma järelduste toetuseks esitas Ryanair lisad andmetega „Portugali linnapaaride vaheliste lennuliinide kohta, millel Ryanair ja TAP 2020. aastal konkureerisid“ ning „TAP Euroopa lennuliinid ja konkurendid 2021. aasta märtsis“. Ryanair väidab, et Ryanairi kontsern konkureeris 2019. aastal 17 TAP Air Portugalil linnapaaride vahelisel lennuliinil, 2020. aastal 29 linnapaaride vahelisel lennuliinil ja 2021. aastal 24 linnapaaride vahelisel lennuliinil, mida on palju rohkem kui ühelgi teisel lennuettevõtjal. Ryanair esitas ka tema tellimusel tehtud uuringu⁽⁴⁶⁾. Uuringus analüüsitakse mitme suurema Euroopa turu suurimate lennuettevõtjate suurust ja tegevuslubade päritolu. Uuring hõlmab 2014. ja 2019. aastal pakutud Euroopa-sisest koguveomahtu ning tollaseid prognoose 2021. aastaks. Lisaks peamiste lennuettevõtjate nende aastate aktsiaosaluste väljaselgitamisele vaadeldi uuringus peamiste turgude viie aasta kasvumäära aastatel 2014–2019, juhtivate lennuettevõtjate osa selles kasvus ning lennuettevõtjate teenindatud liinide arvu üldist kasvu samal perioodil. Praeguse prognoosi kohaselt kordab ta seejärel seda uuringut kahel aastal kuni 2021. aasta lõpuni. Portugali kohta leitakse uuringus täpsemalt seda, et 44,3 % istekohtade arvu suurenemisest aastatel 2014–2019 langeb odavlennuettevõtjate arvele ning veel 29,3 % kasvust tuleb muudelt lennuettevõtjalt, kes ei ole juhtivad omamaised lennuettevõtjad. Uuringu kohaselt andsid kaks juhtivat Portugali omamaist lennuettevõtjat vaid 26,4 % selle viieaastase perioodi kasvust. Uuring näitab, et odavlennuettevõtjate panus on sama viie aasta jooksul suurem ka ühenduste arvestuses, nimelt on odavlennuettevõtjad lisanud oma kombineeritud võrkudesse 199 uut lennuliini. Võrdluseks: kaks Portugali juhtivat lennuettevõtjat on vähendanud oma lennuliinide arvu kokku 12 võrra. Euroopa-siseste riikidevaheliste lennuliinide puhul oleks see vastavalt +199 vs. –10. Väidetavalt valmistaks see erinevus Portugali juhtivatele lennuettevõtjatele pettumuse, arvestades, et istekohtade arvu poolest on nende käes 30 % koguturust ja 65 % riigisisest turust. Uuringus pakutakse ka tabelit, mis näitab odavlennuettevõtjate prognoosi oma Portugali turuosa suurendamise kohta pandeemia ajal. Seitsme tulemuse põhjal jõutakse uuringus järeldusele, et traditsiooniliste riiklike lennuettevõtjate riigi tasandil toetamise ajalugu ei ole toonud kaasa ei suuremat kasvu ega paremat ühendatust, ning jätkatakse, et just üleeuroopalised odavlennuettevõtjad on saavutanud selle rohkem avatud turgude mõttes.
- (106) Kõigele lisaks teatab Ryanair, et Portugal on üks Ryanairi kontserni laienemise sihte. Selles kontekstis on Ryanairi sõnul lennuliinid, millel Ryanairi kontsern ja TAP Air Portugal konkureerivad, majanduslikult olulised. Eelkõige konkureeriksid Ryanairi kontsern ja TAP Air Portugal otseselt rahvusvahelistel lennuliinidel olulistesse linnadesse, sealhulgas Londonisse, Berliini, Dublinisse, Pariisi, Rooma, Milanosse ja Viini, mis on majanduslikult olulised, kuna ühendavad Portugali Euroopa suurimate ja jõukaimate linnadega. Ryanair ja TAP Air Portugal konkureeriksid ka siseliinidel, mis ühendavad näiteks Lissaboni ning Ponta Delgadat ja Terceirat.
- (107) Samas täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmise kontekstis kinnitab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses ei selgitatud, miks on TAP Air Portugal süsteemne ettevõtja, ja omadussõna „süsteemne“ isegi ei kasutata. Ryanairi sõnul asendaks nüüd, kus Euroopa lennuettevõtjad kriisist väljuvad, ühe lennuettevõtja kaotatud veomahu kiiresti teised lennuettevõtjad, kes soovivad oma vaba võimsuse kasutusele võtta ja tõhusamalt tegutseda.
- (108) Ryanair on seisukohal, et isegi kui osa TAP Air Portugalil tegevusest on tõeliselt süsteemne, ei ole komisjon suutnud kindlaks teha, kas sellist süsteemset tegevust ei oleks võimalik säilitada kontserni suuruse vähendamise ja mittesüsteemse või kahjumit teeniva tegevuse vähendamise või piiramise teel. Nimelt on Ryanairi hinnangul teistel lennuettevõtjatel ja veoteenuste osutajatel juba praegu oluline roll Portugali ja selle piirkondade ühendatuses ning nad suudavad pakkuda sama teenust nagu TAP Air Portugal ning võivad tema turult lahkumise korral TAP Air Portugalil teenuse üle võtta.
- (109) Kokkuvõttes eeldab Ryanair, et TAP Air Portugal läbib protsessi, mille käigus vahetavad ta välja tõhusamad lennuettevõtjad, mis juba teenib ühist huvi. Seetõttu ei teeniks tema ümberkorraldamine ühist huvi, sest see ohustaks seda protsessi.

⁽⁴⁶⁾ „Lading market shares in key European passenger markets“ („Veoturu jagunemine peamistel Euroopa reisijateveo turgudel“), 10. august 2021, koostatud seoses Ryanairi kaebusega Euroopa Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta otsuse peale riigiabi SA.62304 (2021/N) kohta – Portugal – COVID-19: kahju hüvitamine TAP Portugalile; autor Goodbody lennundusanalüütik Mark Simpson, Ühendkuningriik.

TAP Air Portugali pikaajaline elujõulisus

- (110) Esiteks kaebab Ryanair, et menetluse algatamise otsuse põhjendust 73 ja punkti 2.3.3, mis viitavad pikaajalisele elujõulisusele, on tugevalt muudetud ning kõik ümberkorralduskava finantsandmed ja kronoloogilised sündmused on välja jäetud. Seetõttu ei ole Ryanairil ebapiisava teabe tõttu võimalik üksikasjalikke märkusi esitada. Sellegipoolest teeb Ryanair üldise märkuse, et TAP Air Portugali probleemid tulenevad kaelamurdvast kasvust, mida TAP ei suutnud piisava konkurentsivõime puudumise tõttu tulude teenimiseks ja kulude katmiseks ära kasutada. Selles kontekstis näib, et TAP Air Portugali plaaniga jätkata veomahu suurendamist niipea, kui turutingimused taas normaliseeruvad, korratakse ebaõnnestunud strateegiat, mis TAP Air Portugali raskused üldse põhjustas.

Abi asjakohasus

- (111) Ryanair on seisukohal, et selle tingimuse täitmise kontrollimiseks oleks vaja võrrelda erinevaid kättesaadavaid võimalusi, et teha kindlaks kõige vähem moonutav variant. Menetluse algatamise otsuses aga ei esitatud ega võrreldud abi muude riigiabi sisaldavate või mittesisaldavate võimalustega ning seetõttu ei kontrollitud abi asjakohasust.

Abi proportsionaalsus

- (112) Ümberkorraldusabi proportsionaalsuse kohta väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsus ei sisalda ühtegi tõendit TAP SGPSi katsete kohta hankida rahastamisvahendeid erasektorist. Ryanairi arvates, arvestades, et TAP SGPSi puudulikku juurdepääsu finantsturgudele enne abi andmist ei ole kindlaks tehtud, näib tema juurdepääsu puudumine pärast abi andmist kaheldav. Lisaks kinnitab Ryanair, et TAP SGPS peaks pärast omakapitalimeetmete rakendamist suutma hankida rahastamisvahendeid erasektorist, mistõttu oleks [...] miljoni euro suurune „puhver“ üleliigne. Ryanair ei ole rahul ka sellega, et menetluse algatamise otsuses puuduvad piisavad finantsandmed, mis võimaldaksid huvitatud isikutel abisumma proportsionaalsust üksikasjalikult hinnata.
- (113) Ryanair märgib kriitiliselt, et menetluse algatamise otsuses ei põhjendata Portugali oletust, et Standard & Poor'si antud finantsreiting B– muudaks finantsturgudelt laenu võtmise võimatuks. Ryanairi sõnul ei ole Portugal kirjeldanud ühtegi TAPi konkreetset ebaõnnestunud katset saada rahastamisvahendeid ega selgitanud, miks ei olnud võimalik saada tagatist võla tagamiseks. Ryanairi arvates oleks TAP Air Portugali lennujaama teenindusaegade ja muude varade portfelli märkimisväärne tagatis.
- (114) Mis puudutab koormuse jagamist, siis väljendab Ryanair muret, et allesjäänud eraaktsionärile (HPGB) saab osaks sooduskohtlemine. Ryanairi sõnul ei sisaldanud menetluse algatamise otsus ühtegi faktilist detaili, mis võimaldaks Ryanairil esitada märkusi selle kohta, kas HPGB ja veelgi enam teised TAP SGPSi sidusrühmad on koormuse jagamise tingimuse täitnud.

Konkurentsimoонutus piiravad meetmed

- (115) Ryanair nõustub komisjoni järeldusega, et konkurentsimoонutus piiravad meetmed ei ole põhjendatud ja näivad olevat ebapiisavad isegi menetluse algatamise otsuses esitatud ebapiisava teabe põhjal otsustades.
- (116) Teenindusaegade jagamise kohta väidab Ryanair, et antud abi tohtu suurus ja omaniku ebapiisav tase räägivad sellise teenindusaegade loovutamise kasuks, mis ületab oluliselt Lufthansa loovutatud teenindusaegu ⁽⁴⁷⁾.
- (117) Ryanairi arvates ei kahjustaks Lissaboni lennujaama teenindusaegade loovutamine samas ulatuses nagu Lufthansa otsuses sätestatud teenindusaegade loovutamine (24 teenindusaega päevas) Portugali ühendusi (sealhulgas Brasiiliaga) ega TAP Air Portugali sõmlennujaama tegevust (nt muutes tema lennuliinid kahjumlikuks). Ryanair usub, et kui lubada TAP Air Portugalil hoida endale teenindusajad, mida tal ei oleks võimalik kasutada näiteks liikluse vähenemise või lennukipargi kahanemise tõttu, tähendaks see haruldase ressursi kuhjumist ja seetõttu peaks teenindusaegade loovutamine olema proportsioonilt vähemalt võrdne TAP Air Portugali lennukipargi vähenemisega. Lisaks oleks elujõuliste lennuettevõtjate nõudlus teenindusaegade järele Lissaboni ja Porto lennujaamas suur.

⁽⁴⁷⁾ Komisjoni 25. juuni 2020. aasta otsus juhtumi SA.57153 (2020/N) kohta – COVID-19 – Riigiabi Lufthansale (ELT C 397, 20.11.2020, lk 1).

- (118) Selleks soovib Ryanair komisjonil kaaluda, milline oleks TAP Air Portugali õige suurus, mis võimaldaks Portugalile piisavat ühendatust, ning ei tohiks välistada hüpoteesi, et TAP Air Portugali õige suurus võib tähendada turult lahkumist. Ryanairi arvates ei tohiks komisjon *a priori* välistada stsenaariumit, mille kohaselt TAP Air Portugal teenindaks ainult pikamaalende ja teised (sealhulgas odavlennuettevõtjad) tegutseksid praeguste Lissaboni suunduvate lennuliinide koodijagajatena või isegi tegelike käitajatena.
- (119) Seoses veomahtude külmutamise ja tegevuse vähendamisega väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses ei käsitleta vähendamise stsenaariumi piisavalt.

4.1.2. EAA

- (120) Sissejuhatuseks märgib EAA, et kinnitades 2020. aasta novembris 2021. aasta riigieelarve seaduse, milles Portugali valitsus eraldas TAP SGPSile 500 miljonit eurot rahalist toetust, võttis Portugali riik kohustuse teha kättesaadavaks riigi vahendid, mida EAA peab riigiabiks, millest ei ole komisjonile teatatud.
- (121) EAA ei ole rahul TAP SGPSi soosiva diskrimineeriva kohtlemisega, kui riik andis TAP SGPSi ümberkorraldamiseks rahalist toetust. Taustteabena annab EAA teada, et on Portugalilt korduvalt proportsionaalset toetust taotlenud. Hoolimata EEA jõupingutustest ja majanduslike eeliste esitamisest on Portugal keeldunud faktidele otsa vaatamast ega ole sisulist abi andnud.
- (122) Ka teatab EAA, et vedas oma 8 500 lennuga kokku üle 1,4 miljoni reisija, kellest 430 000 (30 % sel perioodil lennanud reisijatest) Portugalist või Portugali. Ta oli esimene Portugali lennuettevõtja, kes alustas tšarterlende Põhja-Brasiiliasse, ja kui TAP Air Portugal hakkas tegema sellesse piirkonda regulaarlende ja pakkus reisikorraldajatele väga madalaid hindu, leidis EAA uusi võimalusi. COVID-19 pandeemia tõttu nihkus EEA põhitegevus 2020. aastal tšarterlendudele.

Abimeetme asjakohasus

- (123) EAA arvates on ümberkorraldusabi eesmärk anda likviidsustoetust ümberkorralduskava elluviimiseks ja tasakaalustada TAP SGPSi negatiivset omakapitali. Kõnealune abi on aga struktureeritud peamiselt omakapitalina ja osaliselt tagatisena, mis konverteeritakse kõige pessimistlikuma stsenaariumi korral, kui kapitaliturgudele juurdepääsu ei saavutata, samuti omakapitaliks. See avivahend ei näi olevat asjakohane, kuna see läheb vajalikust kaugemale. Kapitaliturgudele juurdepääsu hõlbustamiseks ja sel viisil TAP SGPSi likviidsuse ja maksevõime taastamiseks piisaks vähem moonutatavast meetmest finantstagatisena, mis ei ole olemuselt omakapital. Sedasi toimides oleks TAP SGPS kohustatud leidma oma rahastamismeetodid ja saavutama seeläbi ka omapanuse eesmärgid.

Abi proportsionaalsus

- (124) EAA jagab komisjoni esialgsetes järeldustes väljendatud muret abi proportsionaalsuse pärast, eelkõige selle üle, kas TAP SGPSi omapanus oleks piisav. Lisaks väljendab EAA muret selle pärast, et Portugal näeb juba ette kahjuhüvitise maksmist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel.
- (125) Nagu Ryanair, ei ole ka EAA rahul menetluse algatamise otsuse ülemäärase redigeerimise üle, mis muutvat proportsionaalsuse kohta sisuliste märkuste tegemise võimatuks.

Konkurentsimeetmete põhjendatus TAP Air Portugali puhul

- (126) EAA jagab komisjoni muret selle pärast, et kahjumlike tegevuste lõpetamisest ei piisa ümberkorraldusabist tulenevate konkurentsimoонutuste kõrvaldamiseks, ning väidab, et Portugali valitsuse esitatud ümberkorralduskavas kavandatud meetmed ei ole abi tõttu tekkivate konkurentsimoонutuste kõrvaldamiseks piisavad. Võttes arvesse TAP Air Portugalile antava abi suurust, on EAA arvates konkurentsimoонutuste piiramiseks vaja ulatuslikumaid meetmeid. Selleks on EAA kindlaks teinud mitu meetet, mille puhul tuleks vajaduse korral kaaluda nende kumulatiivset võtmist, et piirata sellise suuruse, sellist laadi ja selliste omadustega abi põhjustatud konkurentsimoонutusi.
- (127) EEA esitab konkurentsimeetmete kohta ka konkreetseid ettepanekuid. Eelkõige on tema soovitus, et TAP Air Portugal vähendaks oma osakaalu lennuliinidel, mida käitab ka EAA, ning avama EAAga koodijagamise lepingud lendudel Portugalist São Tomé e Príncipe ja Guinea-Bissause. EAA teatab, et on ainuke Portugali operaator, kes on suutnud alates 2008. aastast pidevalt teenindada otseleende São Tomése. Peale selle peatas TAP Air Portugal alates 2013. aasta jõuludest ja järgmiseks kolmeks aastaks turvakaalutlustel lennud Guinea-Bissause ning sel perioodil oli EAA ainus Portugali ettevõtja, kes suutis tagada ühenduse nende riikide vahel ja lõpuks ka portugalikeelsetesse riikidesse. Lisaks teeb EAA ettepaneku, et komisjon nõuaks, et TAP Air Portugal võtaks kohustuse mitte kasutada turuvallutuslikku hinnakujundust São Tomé e Príncipe ja Guinea-Bissause suunduvatel liinidel, millel TAP Air Portugal ja EAA otseselt konkureerivad.
- (128) EAA nõuab, et TAP Air Portugal ei kasutaks riigiabi uute lennuliinide avamiseks võrreldes nendega, mida teenindati enne pandeemiat, ning vähendaks tulusatesse sihtkohtadesse tehtavate lendude sagedust. Lisaks teeb EAA ettepaneku, et TAP Air Portugal vähendaks oma kindlaksmääratud tulusate sihtkohtade teenindusaegu 1/3 võrra, et avada tee teistele lennuettevõtjatele, sealhulgas EAA-le. Lisaks on EAA seisukohal, et TAP Air Portugal peab sulgema kõik pandeemia ajal käimapanud lennuliinid.
- (129) Lisaks kutsub EAA komisjoni üles kaaluma kahte täiendavat kohustust: kohustust, et TAP Air Portugal ei laienda oma tegevust uutele tegevustega, nagu kauba- ja reisijatevedu, sealhulgas Portugaliaga, ning teise kohustusena seda, et TAP Air Portugal lõpetab tšarterlennud ega paku tšarterlende reisikorraldajatele ega teistele klientidele (nt spordimeeskondadele).
- (130) EAA suhtub positiivselt TAP Air Portugali plaanidesse vähendada veomahtu, vähendades lennukite arvu, ja teeb ettepaneku, et TAP Air Portugal võtaks lisakohustuse mitte osta oma lennukipargi laiendamiseks uusi õhusõidukeid vähemalt viis aastat.
- (131) Üldisemalt pakub EAA oma seisukohti ka konkurentsi kohta Portugali lennundussektoris. EAA sõnul peaks Portugal soodustama uute konkurentide turuletulekut ja olemasolevate väikeste konkurentide laienemist, andes väiksematele ettevõtjatele loa tegutseda peamistel kaubaveoliinidel, mida praegu teenindab TAP Air Portugal, et teised (Portugali) ettevõtjad saaksid nendel lennuliinidel konkureerida.

4.2. Muude kolmandate isikute märkused

- (132) Kui Porto kaubanduskoda välja arvata, väljendasid muud kolmandad isikud toetust riigi sekkumisele TAP SGPSi kasuks. Muude kolmandate isikute esitatud tõendid näitavad, et TAP Air Portugal tagab parema ühendatuse ja konkurentsi. Äripartnerid ja valitsusasutused tõstavad esile eelkõige järgmist:
- TAP Air Portugali teenindatavate Portugali ja portugalikeelsete riikide vaheliste reisilendude maht ja tähtsus, samuti pidevalt kasvav ärireiside sektor, mis põhineb kultuurilistel ja/või ajaloolistel sidemetel ⁽⁴⁸⁾;
 - TAP Air Portugali osutatavate teenuste tähtsus turismi arengu ja üldisemalt mitte ainult Portugali, vaid ka teiste maailma piirkondade, nagu Cabo Verde või Brasiilia majanduse arengu jaoks ⁽⁴⁹⁾;

⁽⁴⁸⁾ Vt järgmiste isikute esitatud teave: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Brasiilia turismiministeerium; mitme Brasiilia osariigi valitsused.

⁽⁴⁹⁾ Vt järgmiste isikute esitatud teave: Brasiilia turismiministeerium; mitme Brasiilia osariigi valitsused.

- TAP Air Portugali liinivõrgu eripära ja ainulaadsus, milles võetakse arvesse Portugali ja ELi poliitilisi, majanduslikke, kultuurilisi ja ajaloolisi sidemeid mitme kolmanda riigiga, pakutavate ühenduste mitmekesisust (kümme kohta Brasiilias, sealhulgas kehvasti teenindatud Nordeste piirkonnad); ühendused mitme Cabo Verde saarestiku saarega; ainsad ühendused portugali keelsete Aafrika riikidega, samuti Lissaboni sõlmlennujaama mugav geograafiline (perifeerne) asukoht, mis võimaldab lühendada pikamaalende ja meelitada Portugali ülemereturiste/-kliente ⁽⁵⁰⁾;
- tähtsus, mis on Portugali jaoks lennuettevõtjal, millel on piisavalt mastaapi, et luua Lissabonis sõlmpunkt ja seda kasutada, ⁽⁵¹⁾ mida peetakse portugali keelsete riikidega (Brasiilia, portugali keelsed Aafrika riigid) ühendatuse arendamise seisukohast ülioluliseks;
- TAP Air Portugaliga sõlmitud pikaajaliste ja väljakujunenud suhete tähtsus nende tegevuse/liikmete/klientide tegevuse, turismitööstuse arengu ning Portugali ja teiste riikide vaheliste kaubandus- ja kultuurisidemete tugevdamise jaoks;
- kõigele lisaks riikliku vedaja tagatud ühenduste stabiilsuse tähtsus.

(133) Porto kaubanduskoda viitab Portugali väitele, et TAP Air Portugal on Portugali majanduse tugisammas, eelkõige tänu tema panusele Portugali turismitööstuse arengusse. Porto kaubanduskoja hinnangul ei ole aga elanikkond, majandustegevus ja turismitööstus koondunud ainuüksi Lissaboni, vaid lisaks ka Assooride ja Madeira saartele ning riigi põhja- ja lõunaossa. Seda tausta arvestades avaldab Porto kaubanduskoda kriitikat, et territoriaalne ühtekuuluvus ja kogu riigi turismisektori teenindamine näib ümberkorralduskavast puuduvat, kuigi need küsimused vähemalt päästmisabi andmise ajal tõstatati.

(134) Oma kirjas mõonab Porto kaubanduskoda Lissaboni sõlmlennujaama tähtsust. Tema arvates on lennuühenduste ja majandustegevuse, sealhulgas turismisektori kaitse, kõige paremini saavutatavad kahel viisil. Esiteks tuleks TAP Air Portugali teenindusajad eraldada ettevõtjatele, kellel ei ole kohustusi ja osalusi teistes äriühingutes. See tagaks, et Portugalist saab korraldada kauglende, millele riigi geograafiline asukoht annab konkurentsieelise ja ilma milleta kannataksid Portugali elanikud kahju. Teiseks, pakkudes toetust riigisisestele ja Euroopa lendudele, et meelitada ligi lennuliine konkurentsipõhisel turul (huvitatud ettevõtjatele avatud pakkumismenetluse teel).

(135) Peale selle jagab Porto kaubanduskoda komisjoni väljendatud kahtlusi. Eelkõige juhib ta tähelepanu sellele, et abisaaja töötajate palgavähendused näivad olevat ajutised, kuna kollektiivlepingut ei ole kehtetuks tunnistatud, vaid see on lihtsalt peatatud. Ta väidab ka seda, et TAP SGPSi (ja TAP Air Portugali) tulemuste ja omakapitali arengu viimase 11 aasta andmed ei võimalda mõistlikult eeldada, et nende panus ümberkorralduskavasse saab olema suurem.

(136) Riigi lennujaamade omavahelise seose kohta märgib Porto kaubanduskoda, et vastupidiselt olukorrale Porto ja Faro lennujaamas, kus TAP Air Portugal tegutseb vähesel määral, on TAP Air Portugal Lissaboni lennujaamas domineeriv riigi kahe ülejäänud lennujaama ning neist sõltuva elanikkonna ja majandustegevuse kahjuks.

⁽⁵⁰⁾ Vt järgmiste isikute esitatud teave: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Brasiilia turismiministeerium; mitme Brasiilia osariigi valitsused; Lissaboni omavalitsus.

⁽⁵¹⁾ APAVT; Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP).

5. PORTUGALI MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

5.1. Ühendatuse tagamise vajadus

- (137) Portugali ametiasutused rõhutavad, et menetluse algatamise otsusele vastanud 40 huvitatud isikust esitasid ainult kolm negatiivseid märkusi, väljendades muret TAP SGPSile ümberkorraldusabi andmise pärast. Suuremas osas saadud märkustest kinnitati TAP SGPSi tähtsust ja vajadust tagada selle pikaajaline elujõulisus. Seetõttu rõhutavad Portugali ametiasutused, et TAP SGPSile antav ümberkorraldusabi aitab selgelt kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, arvestades, et nagu on kindlaks tehtud ka menetluse algatamise otsuses, täidab TAP Air Portugal Portugali ühendatuses ja Portugali majanduses kahtlemata peamist rolli. TAP Air Portugal tihe koostöö Portugali turismisektoriga, millel on olnud suur tähtsus riigi majandusele ja taastumisele pärast 2008. aasta kriisi, on COVID-19 pandeemia järel ülimalt oluline. TAP Air Portugal osutatavad teenused tagavad ühendatuse portugalikeelsete riikidega ja riikidega, kus on suur portugali kogukond ning mida teistel lennuettevõtjatel, nimelt odavlennuettevõtjatel ei ole lihtne asendada.
- (138) Vastupidiselt Ryanairi väidetele pakuvad teised lennuettevõtjad Lissabonist küll mõningaid pikamaaühendusi, kuid piiratud sagedusega ja vähestesse sihtkohtadesse. 2019. aastal käitis Delta Bostoni lennuliini vaid lühikest aega ainult kõrghooaja teenusena, samas kui TAP Air Portugal pakub aastaringset teenust ja on seda jätkanud ka kriisi ajal. Samamoodi teenindas United Washington DC lennuliini ainult suvehooajal ega ole teenuse osutamist jätkanud, samas kui TAP Air Portugal lendab sinna jätkuvalt. New Yorgi lennuliinil hoidis Delta igapäevast teenust käigus aasta ringi, kuid kriisi ajal on seda vähendatud kolmele lennule nädalas, samas kui TAP Air Portugal on hoidnud käigus kaht lendu päevas, pakkudes jätkuvalt Portugalile olulist ühendust. Unitedil on igapäevane teenus, mida on käigus hoitud, kuid United ja TAP Air Portugal kuuluvad mõlemad Star Alliance'i ja United saab seetõttu kasu TAP Air Portugal lähilennuteenustest, mis aitab nende tegevust alal hoida. Sama kehtib ka Air Canada lendude kohta Torontost ja Montrealist. TAP Air Portugal sõlmpunktide tegevuse lõpetamine Lissabonis ohustaks ka neid Star Alliance'i teenuseid.
- (139) Lisaks on Ryanairi märkustes mitmeid ebatäpsusi, mis võivad komisjoni hinnangu andmisel eksitavad olla. Näiteks ei korralda SATA Air Açores lende Assooride ja Portugali mandriosa vahel (seda teeb ainult Azores Airlines) ning Assooride ja Madeira autonoomse piirkonnaga ei ole parvlaevühendusi. Välja arvatud piiratud ulatuses siselennud mandri-Portugalis, ei saa enamikku TAP Air Portugal osutatavatest teenustest asendada kiirraudteesüsteemi, linnadevaheliste bussiliinide või olematute parvlaevühendustega peamiselt seetõttu, et need transpordivahendid ei ole olnud kättesaadavad nende sihtkohtade puhul, kuhu TAP Air Portugal lendab.
- (140) Portugali ametiasutused märgivad, et ükski teine Portugali ja Portugalist lendav lennuettevõtja ei täida samaväärset rolli ja alternatiivsed lennuettevõtjad ei suuda seda lähitulevikus tagada. Seda aspekti ei võta arvesse ei Ryanair ega EAA, kui nad võrdlevad TAP Air Portugal tegevust ainult väga kasumlikke ühendusi teenindava odavlennuettevõtja või peamiselt tšarterlende teenindava vedaja ja märgrendi pakkujaga (ACMI: õhusõiduk, meeskond, hooldus, kindlustus), mille vastu on vähene avalik huvi. Vastupidiselt sellele, millele Ryanair oma märkustes viitab, ei kujuta Ryanair endast alternatiivi TAP Air Portugalile. Nagu eespool öeldud, ei teenindanud 2019. aasta suvel [...] sihtkohast, mida TAP Air Portugal Lissabonist pakkus ja millest enamik olid kauglennuühendused Põhja- ja Lõuna-Ameerikasse ning Aafrikasse, [...] ükski teine lennuettevõtja.
- (141) Kuigi on õige väita, et Ryanair ja TAP Air Portugal konkureerivad omavahel teatavatel rahvusvahelistel lennuliinidel mitmesse suurde Euroopa linna, tasub meenutada, et Ryanair konkureerib TAP Air Portugaliga ainult kasumlikumatel lennuliinidel ega paku ühtegi kauglennuühendust. TAP Air Portugal turult lahkumine jätkaks Ryanairile kasumlikud lühilennuliinid ja kaotaks ühe konkurendi mandritevaheliste ühenduste pakumisel Lissaboni. Seega oleks selle sisuline tulemus väiksem konkurents nii atraktiivsetel kui ka vähem atraktiivsetel lennuliinidel.
- (142) EAA puhul tuleb märkida, et lennuettevõtjal ei ole Portugali turul asjakohast positsiooni, kuna tegemist on seitsme lennukiga väikelennuettevõtjaga, kes keskendub teenuste osutamisele (nn märgrent, mille puhul pakutakse õhusõidukit koos hoolduse, meeskonna ja kindlustusega) teistele lennuettevõtjatele ja tšarterlendudele, mis ei ole turud, millel TAP Air Portugalil on asjakohane positsioon. EAA-l ei ole turuosa, ressursse ega organisatsiooni, mida on vaja sellise lennuettevõtja nagu TAP Air Portugal asendamiseks (näiteks ei ole EAA-l piisavat müügi- ja turustamissuutlikkust või piisavaid ressursse).

- (143) Kuigi EAA märkustes osutatakse teatavale prognoositavale lennukipargi suurendamisele (mida ei ole Portugali ametiasutustele avaldatud, kuna see on EAA konfidentsiaalne teave), on ebatõenäoline, et EAA saaks endale TAP Air Portugali lennukipargiga võrreldava suurusega lennukipargi. Kuna tegemist on väikese lennuettevõtjaga, kelle kohalolek Lissaboni lennujaamas ei ole märkimisväärne, on investeeringud, mida on vaja selleks, et EAA saaks TAP Air Portugali asendada, suured ja nende saamine lähitulevikus on ülimalt ebatõenäoline. Arvestades EAA keskendumist õhusõidukite koos meeskonna, hoolduse ja kindlustusega rentimise teenuste osutamisele teistele lennuettevõtjatele, sealhulgas TAP Air Portugalile, märgivad Portugali ametiasutused, et TAP Air Portugali edukas ümberkorraldamine võib tähendada nende kahe ettevõtja vahelisi täiendavaid teenuslepinguid.

5.2. Abi asjakohasus

- (144) Portugali ametiasutused on korranud oma järeldust, et arvestades TAP SGPSi varasemat keerulist olukorda ja COVID-19 pandeemia mõju, annab omakapitali vormis riigipoolne toetus TAP SGPSile tema bilansi tugevdamiseks parema finantsstruktuuri.
- (145) Seoses Ryanairi ja EAA märkustega rõhutavad Portugali ametiasutused, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 58 kohaselt võivad liikmesriigid vabalt valida ümberkorraldusabi vormi. Seejuures ei pea nad kõiki olemasolevaid valikuid ammendavalt võrdlema. Nad peaksid hindama abisaaja raskuste laadi ja valima nende lahendamiseks sobivad vahendid. Portugali ametiasutused tegid põhjaliku analüüsi ja esitasid hinnangu komisjonile hindamiseks. Portugali teatatud riigiabi meetmeid tõlgendati likviidsustoetusena ümberkorralduskava meetmete rakendamiseks ja TAP SGPSi negatiivse omakapitalipositsiooni parandamiseks.
- (146) Eelkõige kogunes TAP SGPSil aastatel 2006–2015 negatiivne omakapital [...] miljonit eurot, peamiselt [...] tõttu. Võttes arvesse lennundustegevuse kaalu TAP SGPSi tuludes, [...]. Mis puudutab TAP Air Portugali, siis kuigi lennuettevõtja oli oma tegevuse poolest olnud kasvutrajektoiril, ei olnud TAP Air Portugal ümberkorraldusprotsessi käivitamise tõttu veel suutnud oma kulusid konkurentidega võrreldes märkimisväärselt vähendada ning tema kasumlikkus oli väiksema tõhususe ja erakorraliste kulude tagajärjel järjepidevalt väiksem.
- (147) Lisaks katkestasid üleilmne COVID-19 pandeemia ja sellele järgnenud majanduskriis mõneks ajaks TAP Air Portugali ümberkorraldusprotsessi, mille tagajärjel tekkis äge likviidsuskriis, mistõttu Portugali ametiasutused andsid 2020. aastal päästmisabi. Air Portugali likviidsusanalüüs näitas juba 2020. aasta lõpus selgelt, et kui turg ei taastu, siis ilma täiendava riigiabi jäänud TAP Air Portugali netorahavoog 2021. ja 2022. aastal märkimisväärselt negatiivseks.
- (148) Kuna kapitaliturud ei ole olnud sellistele lennuettevõtjast laenuvõtjatele nagu TAP SGPS kättesaadavad, oli riigi rahastamisvahendite kasutamine 2020. aastal ainus võimalik lahendus. TAP SGPSi juhtkond on [...]. Siiski suleti võlgade rahastamise turud lennuettevõtjatele pärast COVID-19 pandeemia algust peaaegu täielikult ning üldiselt vähendasid finantseerimisasutused järsult sektorile ette nähtud krediidilimite. Likviidsuse suurendamiseks on TAP Air Portugal teinud jõupingutusi, et müüa äriühingule kuulunud õhusõidukid ([...]). Muu vara [...].
- (149) Praegu, enne riigi täiendava toetuse saamist ning hoolimata TAP SGPSi jõupingutustest ja aruteludest finantseerimisasutuste ja teiste sidusrühmadega, ei ole täiendavate rahaliste vahendite hankimine eraturgudelt praegustel tingimustel ja kindlasti mitte enne ümberkorralduskava heakskiitmist TAP SGPSi jaoks võimalik. Seega jääb ettevõtja ainsaks elujõuliseks rahastamisallikaks (või rahastamistagatise andjaks) Portugali riik, kes on ühtlasi ka peamine aktsionär.
- (150) Selles kontekstis, võttes arvesse kapitaliturgude kättesaamatust TAP SGPSile praeguses etapis ning ettevõtja omakapitali ja likviidsuspositsiooni, järeldavad Portugali ametiasutused, et riigi toetus omakapitali vormis annab TAP SGPSile bilansi tugevdamiseks parema finantsstruktuuri. Lisaks eeldatakse, et koos ümberkorralduskavas sätestatud meetmete (nimelt lennukipargi, liinivõrgu ja kulude ümberkorraldamise meetmete) rakendamisega hõlbustab riigiabi TAP SGPSi või TAP Air Portugali juurdepääsu kapitaliturgudele ajavahemikul alates [...].

5.3. Pikaajalise elujõulisuse taastamine

- (151) Hoolimata nõudluse taastumise praegusest pandeemiaolukorraga seotud ebakindlusest kordavad Portugali ametiasutused, et ümberkorralduskavas esitatud finantsprognosisid põhinevad kindlatel eeldustel, mida võib pidada isegi konservatiivseks. Ümberkorralduskavas on võetud eelduseks nõudluse taastumise väljavaade, mis puudutab veetud reisijate arvu ja mis on üldiselt IATA prognoosidest tagasihoidlikum. Samamoodi algab ümberkorralduskava tulude trajektoor võrreldes 2021. aastal reisijate arvu prognoosidega madalamast punktist. Ümberkorralduskavas on olemas ka teatav paindlikkus, et kohandada abisaaja veomahtu ja tegevust prognoositava nõudluse kohaselt, järgides samas lennukipargi maksimaalse suurusega seotud kohustust.
- (152) Finantshinnang ja prognoosid näitavad, et abiga toetatavad kavandatud ümberkorraldusmeetmed võimaldaksid TAP SGPSil saavutada [...]. Prognoosid näitavad, et ümberkorraldusperioodi lõpuks on 2024. ja 2025. aastal omakapitali tulusus ligikaudu [...] %. Oodatav tulu toetab argumenti, et ümberkorralduskava tagaks abisaaja pikaajalise elujõulisuse. Tegelikult on need tulud soodsad võrreldes (võimaliku) omakapitali hinnaga Portugali majandussektorites (10,9 %) ja abisaaja jaoks lennundussektoris (8,5 %). Teised põhinäitajad, nagu kasutatud kapitali tulusus ning omakapitali ja varade suhe [...], ning jäävad tugevaks isegi pessimistliku stsenaariumi korral.
- (153) Lisaks tagab ümberkorralduskavas sätestatud kahjumlike ja põhitegevusega mitteseotud äriühingute, nimelt M&E Brasili võõrandamine, et ükski nendest tegevustest tulenev edasine kahjum ei kahjusta taastumist. Eespool öeldut silmas pidades kordab Portugali Vabariik, et ümberkorralduskava on välja töötatud selleks, et käsitleda konkreetset TAP SGPSi varasemaid raskusi ja tagada ettevõtja pikaajaline elujõulisus.

5.4. Proportsionaalsus

- (154) Abi proportsionaalsuse kohta väidavad Portugali ametiasutused, et abisaaja püüdis hankida oma sidusrühmadelt täiendavaid omanuse allikaid, nimelt neid, mis on seotud õhusõidukite rentimise täiendavate pakumiskohustustega, samuti võlakirjaomanike märkimisväärseid loobumisi, mida tuleks pidada abisaaja olemasolevate võlausaldajate poolseks koormuse jagamiseks. Isegi kui arvesse võtta ainult lennukite täiendavat rentimist, suurendatakse ümberkorralduskulude omanuse tase [...] %ni. Seda omanuse taset tuleks TAP SGPSi konkreetse juhtumi puhul ja COVID-19 pandeemia kontekstis pidada piisavaks, kuna päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised võimaldavad riigiabi eeskirju paindlikumalt ja kohandatumalt kohaldada, eriti erandjuhtudel.
- (155) Ryanairi soovitusel tagatise kasutamise võimaluse kohta ei ole TAP SGPSi puhul teostatavad. Mis puudutab Ryanairi väiteid, et kapitaliturgudele juurdepääsu puudumist kasutatakse abi suurendamiseks [...] miljoni euro suuruse puhvriga, siis see puhver oli algselt mõeldud vaid esialgses ümberkorralduskavas sätestatud ettevaatusabinõuna ja enam seda ei arvestata.
- (156) Portugali ametiasutused kirjeldasid TAP SGPSi hiljutisi püüdlusi suurendada omanuse osakaalu, mis hõlmavad järgmist: i) uute rahastamisvahendite lisaallikate otsimine hoolimata praegustest välistest probleemidest ja turutingimustest; ii) olemasolevate võlausaldajate toetuse saamine ning iii) uute investorite sissetoomise kaalumise. Alates menetluse algatamise otsuse vastuvõtmisest on TAP Air Portugal suutnud võtta lisakohustusi [...] miljoni euro ulatuses 2021. ja 2022. aastal saabuvate uute õhusõidukite liisinglepingutes, lisaks juba ümberkorralduskavas sisalduvale [...] miljoni euro suurusele kapitalirendi kohustusele. Seega suurendati rendileandjate ees võetud siduvatel juriidilistel kohustustel põhinevast õhusõidukite rentimisest tulenevat omanuse kogusummat lõpuks [...] miljoni euroni. Lisaks on TAP SGPSil õnnestunud saada olemasolevate laenupakkujate toetus, saavutades märkimisväärseid loobumisi, millega välditakse ennetähtaegse tagasimüügiõiguse ja ennetähtaegse tagasimaksmise võimaluste käivitamist, millel oleksid tõsised tagajärjed abisaaja likviidsusele.
- (157) Mis puudutab koormuse jagamist, on oluline võtta arvesse konteksti, mille tingimustel Portugali riik on omandanud AGW-lt aktsiad, mis moodustavad 22,5 % TAP SGPSi aktsiakapitalist ja mis lisati otse TAP SGPSi aktsiakapitali. Selline tehing lepitati kokku, et väljuda TAP SGPSile päästelaenu andmise läbirääkimiste ummikseisust ja võimaldada laenu kiiret kasutuselevõttu.

- (158) Sel ajal ei saanud pooled ette näha ümberkorraldusabi lõplikku summat, mida on pandeemia pikaldase olemuse tõttu tulnud kohaldada, ja seega ka tegelikku ohverdust, mille aktsionärid peaksid tegema koormuse jagamiseks. Selles kontekstis [...] ([...] % [...]).
- (159) Lisaks ja sellise stsenaariumi vältimiseks on HPGB [...] % [...]. Portugali sõnul tähendaks see koormuse jagamist HPGB poolt, kuna ta ei saa kasu abisaaja tulevases väärtuse suurenemisest, mis tuleneb omakapitali riigipoolsest suurendamisest.

6. MEETMETE HINDAMINE

- (160) Komisjon hindab esmalt, kas TAP SGPSi ümberkorralduskava rahastamiseks võetavad meetmed, nimelt 1,2 miljardi euro suurune päästmislaen, mis konverteeritakse omakapitaliks, [...] miljoni euro suurune riigigarantii [...] miljoni euro suurusele laenule, mis asendatakse omakapitaliga, samuti [...] miljoni euro suurune otsene omakapitalisüst, mis tehakse 2022. aastal, hõlmavad riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja kui jah, siis kas selline abi on seaduslik ja siseturuga kokkusobiv.

6.1. Riigiabi olemasolu

- (161) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kui võrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (162) Seepärast peab selleks, et meede liigituks abiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused: i) meede peab olema seostatav riigiga ja rahastatud riigi ressurssidest; ii) meede peab andma abisaajale eelise; iii) see eelis peab olema valikuline ning iv) see peab kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust. Seetõttu on asjakohane eraldi uurida, kas meetmed võivad endast kujutada riigiabi.

6.1.1. Riigi vahendid ja riigiga seostatavus

- (163) Meetmed hõlmavad haldusakte ja avalikke otsuseid ning neid rahastatakse riigieelarvest (põhjendus 42).
- (164) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses hõlmavad meetmed seega riigi vahendeid ja nende meetmete võtmise otsus on omistatav Portugali riigile.

6.1.2. Eelis

- (165) Komisjon märgib, et Portugal on teatanud meetmetest kui riigiabist. See avaldus ei vabasta komisjoni kohustusest ise kontrollida, kas meetmed hõlmavad riigiabi, ja eelkõige seda, kas need annavad abisaajale sellise eelise, et Portugali olukorrale võimalikult lähedases olukorras aktsiaid omav turu korraldaja ei teeks sarnast otsust ja võtaks samu meetmeid samadel tingimustel, jättes kõrvale kogu kasu, mida tema kui ametiasutuse olukorrast eeldatakse ⁽³²⁾.
- (166) Komisjon peab uurima, kas meetmed kujutavad endast riigiabi, kuna annavad abisaajale majandusliku eelise ⁽³³⁾. Sellise eelise olemasolu saab järeldada ja kindlaks teha asjaolust, et abisaaja ei saa ilma riikliku toetuseta hankida turutingimustel kapitali ega laenuraha (põhjenduse 39 joonealune märkus 31). Samuti näitab hinnang selle kohta, kas majandusministeeriumi või Parpública omale võimalikult lähedases olukorras olev turuosaline pakuks samasugust rahastamist („turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium“), et kõnealune riigipoolne rahastamine annab turutingimustega võrreldes eelise.

⁽³²⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. september 2017, komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punkt 59; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. juuni 2012, komisjon vs. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 78, 79 ja 103.

⁽³³⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, SFEI jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania vs. komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

- a) Esiteks puuduvad esmapilgul usutavad tõendid selle kohta, et rahastamist saab seostada turumajandusliku aktsionäri võimaliku käitumise ja võimalike otsustega. Rahastamine põhineb avaliku poliitika kaalutlustel, et tagada Portugali lennutranspordi ühendused ja vältida TAP Air Portugali pankroti negatiivset ülekanduvat mõju Portugali majandusele (põhjendus 17). Sellised kaalutlused, olgu kui tahes olulised riigi ametiasutuse jaoks, ei oleks asjakohased turumajandusliku aktsionäri jaoks. Seetõttu näib, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kohaldatav.
- b) Teiseks ei saa rahastamist hinnata nii, nagu oleks sellega võimalik tagada võetud riskiga proportsionaalne tulu aktsionäridele. Portugal ei väida, et selline tulu oleks enne ümberkorraldusperioodi lõppu tegelikult saavutatav. Vahepeal on abisaaja teised eraaktsionärid hoidunud täiendava uue kapitali andmisest, rääkimata küündimisest summadeni, mis on vajalikud nende olemasoleva osaluse ja omandisuhte säilitamiseks, mis annab neile õiguse sellest saadavale võimalikule tulule. Kätesaadavad tõendid näitavad, et kuigi ümberkorralduskava lõppedes on võimalik saada piisavat tulu ja maksta riigile tasu (põhjendused 48, 49 ja tabel 1), oleks kogu ümberkorraldusperioodi positiivne puhaskasum [...] [...] miljonit eurot [...]. [...] miljonit eurot [...] [...] % [...].

(167) Seetõttu pakutakse meetmetega rahastust, mida abisaaja ei saa ega saaks turult hankida. Turuosaleja, kelle olukord on võimalikult sarnane majandusministeeriumi või Parpública omaga, sarnast rahastust ei pakuks.

(168) Seetõttu annavad meetmed abisaajale majandusliku eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.3. Valikulisus

(169) Meetmetega antakse abi kaalutusõiguse alusel sihtotstarbelise summana, mis on määratud kindlaks abisaaja ümberkorralduskava konkreetsete vajaduste alusel (põhjendused 38–43). Rahastamine riiklikest vahenditest ei ole ei vahendite ega summa poolest osa laiemast üldisest majanduspoliitilisest meetmest, millega toetatakse võrreldavas õiguslikus ja majanduslikus olukorras olevaid ettevõtjaid, kes tegutsevad lennutranspordi või muudes majandussektorites. Nagu Euroopa Kohus on märkinud, kui kõne all on individuaalne abi, siis piisab põhimõtteliselt majandusliku eelise tuvastamisest, et kinnitada eeldust, et tegemist on valikulise meetmega⁽⁵⁴⁾. Seda olenemata sellest, kas asjaomasel turul on võrreldavas faktilises ja õiguslikus olukorras olevaid ettevõtjaid või mitte.

(170) Seega on meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.4. Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(171) Reisijate lennutranspordi ja kaubaveoteenuste sektor, kus abisaaja tegutseb, on avatud konkurentsile ja liikmesriiki-devahelisele kaubandusele. Teised Euroopa Liidus tegevusluba omavad lennuettevõtjad pakuvad lennutransporditeenuseid, mis ühendavad Portugali lennujaamu, eelkõige Lissaboni lennujaama, liidu teiste linnadega. Seetõttu võivad meetmed abisaaja osutatavate lennutransporditeenuste toetamisega mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(172) Andes juurdepääsu rahastamisele tingimustel, mida turul muidu ei pakutaks, võib rahastamine riiklikest vahenditest parandada abisaaja positsiooni tegelike või potentsiaalsete konkureerivate ettevõtjate suhtes, kes ei saa Portugalilt sarnast riigiabi või kes peavad rahastama oma tegevust turutingimustel.

(173) Teatatud meetmed võivad seega kahjustada või ähvardada kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.2. Järeldus abi olemasolu kohta

(174) Eespool öeldut arvesse võttes järeldab komisjon, et TAP SGPSi kasuks võetud teatatud meetmed on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

⁽⁵⁴⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon vs. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.

6.3. Abi seaduslikkus

- (175) Pärast seda, kui Üldkohus tühistas 19. mail 2021 esialgse päästmisabi otsuse (põhjendus 2), peatas Üldkohus ELi toimimise lepingu artikli 264 lõike 2 alusel otsuse toime kaheks kuuks, kuni komisjoni uue otsuse vastuvõtmiseni. 16. juulil 2021 võttis komisjon vastu uue otsuse, millega kiideti heaks 8. juunil 2020 teatatud TAP SGPSi päästmisabi, millest tulenevalt tuleb TAP SGPSile antud päästmisabi pidada seaduslikuks.
- (176) Esialgse päästmisabi otsuse põhjenduse 16 kohaselt oli kavatsus maksta kuni 1,2 miljardi euro suuruse laenu või laenu- ja laenu tagatiste kombinatsioonis antav päästmisabi tagasi kuue kuu jooksul alates esimese osamakse kuupäevast, välja arvatud juhul, kui Portugal esitab enne seda kuupäeva komisjonile heakskiitmiseks ümberkorralduskava. 10. detsembril 2020, st kuue kuu jooksul pärast seda, kui komisjon päästmisabi esialgse otsusega heaks kiitis, esitas Portugal komisjonile ümberkorralduskava. Seetõttu pikendati päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 55 alapunkti d alapunkti ii kohaselt päästmisabi luba ja tagasimaksmise perioodi automaatselt kuni komisjoni lõpliku otsuse langetamiseni ümberkorralduskava ja toetava abi kohta.
- (177) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta väidab EAA, et kiites 2020. aasta novembris heaks 2021. aasta riigieelarve seaduse, millega Portugali valitsus eraldas TAP SGPSile 500 miljonit eurot rahalist toetust, andis Portugal TAP SGPSile ebaseaduslikku abi (põhjendus 120). Siinkohal tuleb meelde tuletada, et rahaliste vahendite sihtotstarbeline määramine riigieelarves ei ole iseenesest samaväärne abi andmisega. Selleks et lugeda abi tegelikult antuks, on vaja, et riigi vahenditest antava toetuse saamise õigus oleks abisaajale antud kohaldatavate siseriiklike õigusaktide alusel, mis ei olnud nii sihtotstarbeliselt määratud 500 miljoni euro puhul.
- (178) Mis puudutab eespool nimetatud rahalisi vahendeid, selgitas Portugal, et ta ei ole võtnud nende vahendite TAP SGPSile kättesaadavaks tegemiseks või TAP SGPSile nende saamise õiguse andmiseks vastu vajalikku rakendusakti ega ole teinud eelarveeraldust. Seetõttu ei ole Portugal andnud ümberkorraldusabi vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3.
- (179) Seega on Portugal täitnud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud ootamise kohustuse ja TAP SGPSile antav ümberkorraldusabi kujutab endast seaduslikku riigiabi.

6.4. Abi kokkusobivus siseturuga

- (180) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib komisjon lubada anda abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei kahjusta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (181) Niisiis, et olla nimetatud sätte kohaselt siseturuga kokkusobiv, peab riigiabi vastama kahele tingimusele: 1) see peab olema antud teatud majandustegevuse või -piirkondade arengu soodustamiseks ning 2) see ei tohi kahjustada kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Eespool öeldu ei piira asjaolu, et komisjoni sellel alusel vastu võetud otsused peavad tagama liidu õiguse järgimise ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Arvestades teadet ja ümberkorraldusabi käsitleva ametliku uurimise käigus kogutud teavet, ei tähenda see, et ümberkorraldusabi või selle tingimused või abiga edendatav majandustegevus võiksid kaasa tuua liidu õiguse asjakohase sätte rikkumise. Konkurentsimeede, mis seisneb teenindusaegade ülekandmises Lissaboni lennujaamas, põhineb liidu õiguses määratletud eeskirjadel (põhjendused 96 ja 295) ning teenindusaegade uus omanik peab võtma kohustuse järgida kohaldatavat liidu tööõigust (põhjenduse 88 punkt d). Lisaks ei ole põhjendanud EAA kriitika, et abi on vastuolus ELi toimimise lepingus sätestatud diskrimineerimiskeelu põhimõttega (põhjendus 121). Liidu õiguses ei välista võrdse kohtlemise põhimõtte sihtotstarbelise ümberkorraldusabi andmist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Igal juhul märgib komisjon, et abisaaja olukord erineb objektiivselt teiste Portugalis lennuliine teenindavate lennuettevõtjate või Portugali või Portugalist lende korraldavate lennuettevõtjate omast, pidades silmas tema abikõlblikkust päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste alusel ning arvestades tagajärgi, mis võivad kaasneda tema maksejõuetusega. Seetõttu on Portugalil võimalus otsustada anda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ümberkorraldusabi ainult abisaajale, mitte teistele selles liikmesriigis tegutsevatele

⁽⁵⁵⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria vs. komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punktid 18–20.

lennuettevõtjatele. Peale selle ei ole komisjon saatnud Portugalile põhjendatud arvamust liidu õiguse võimaliku rikkumise kohta, mis oleks seotud käesoleva juhtumiga, ega ole saanud ühtegi kaebust ega teavet, mis võiks viidata sellele, et riigiabi, selle tingimused või abiga edendatav majandustegevus võiksid olla vastuolus liidu õiguse asjakohaste sätetega, mis ei ole ELi toimimise lepingu artiklid 107 ja 108.

- (183) Portugal leiab, et ümberkorraldusabi võib päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt tunnistada siseturuga kokkusobivaks.
- (184) Arvestades kõnealuse riigiabi olemust ja eesmärke ning Portugali ametiasutuste väiteid, hindab komisjon, kas ümberkorraldusabi toetamiseks kavandatud rahastamine on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste asjakohaste sätetega. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on komisjon sätestanud tingimused, mille alusel võib raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antud riigiabi pidada siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.
- (185) Uurides, kas ümberkorraldusabi avaldab negatiivset mõju kaubandustingimustele sellisel määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, viib komisjon läbi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohase tasakaalustatuse kriteeriumi kontrolli. Eeldusel, et abisaajal on õigus ümberkorraldusabi saada, kaalub komisjon selles kontrollis abi positiivset mõju nende tegevuste arendamisele, mida abiga kavatakse toetada, ja negatiivset mõju, mida riigiabi avaldab konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele, hinnates eelkõige seda, kuidas abimeede vähendab konkurentsi- ja kaubanduse moonutusi (vajadus riigi sekkumise järele, abi asjakohasus, proportsionaalsus, läbipaistvus, üheksordse abi põhimõte ja konkurentsi-moonutuste piiramise meetmed).

Abikõlblikkus: raskustes olev ettevõtja

- (186) Ümberkorraldusabi saamiseks peab abisaaja kvalifitseeruma raskustes olevaks ettevõtjaks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jao 2.2 tähenduses. Täpsemalt: päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 kohaselt peetakse ettevõtjat raskustes olevaks siis, kui riigi mittesekkumine viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti ettevõtja tegevuse lõpetamiseni. Sellega oleks tegemist siis, kui ilmneb vähemalt üks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktides a–d kirjeldatud asjaoludest.
- (187) Nagu menetluse algatamise otsuses selgitatud (põhjendused 15–22), teatas TAP SGPS 2019. aasta lõpus, et tema negatiivne omakapital on ligikaudu [...] miljonit eurot. Sellest ajast alates on TAP SGPSi rahaline olukord halvenenud. TAP SGPSi 2020. aasta konsolideeritud raamatupidamisaruande kohaselt suurenes negatiivne omakapital kokku [...] miljardi euron. TAP Air Portugali omakapital oli ka 2020. aastal negatiivne, st [...] miljardit eurot (põhjendus 26). Need arvud näitavad, et vähemalt pool TAP SGPSi ja TAP Air Portugali märgitud aktsiakapitalist on kadunud ja seega on mõlemad äriühingud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti a kohaselt raskustes olevad ettevõtjad.
- (188) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 21 kohaselt ei ole vastasutatud ettevõtja päästmisabi kõlblik. Abisaaja ei ole päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses vastasutatud ettevõtja, kuna see asutati 2003. aastal, seega rohkem kui kolm aastat tagasi (vt põhjendus 8).
- (189) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 22 on sätestatud, et suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav ettevõtja ei ole tavaliselt käesolevate suuniste tähenduses abikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on ettevõtjasisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle.
- (190) Teises päästmisabi otsuses (põhjendused 113–128) järeldas komisjon, et TAP SGPS kuulus päästmisabist teatamise ajal 9. juunil 2020 suuremale kontsernile. Ühest küljest ei olnud tõendeid selle kohta, et TAP SGPSi, AGW ja Parpública vahel oleks olnud meelevaldset kulude jaotamist, millega emaettevõtja oleks pannud asjaomasel perioodil TAP SGPSile kunstliku koormuse. (Lisaks tuleneb käesoleva otsuse põhjendustest 19–22, et TAP SGPSi raskused ei tulene kontsernisisesest kulude meelevaldsest jaotamisest ning need on omased lennutranspordile ja sellega seotud sektoritele, kus ta tegutseb.) Teisest küljest oli suuruselt teine aktsionär AGW konsortsium, millele kuulus 45 % TAP SGPSist, piiratud vastutusega äriühing, mida kontrollisid üksikaktsionärid David Neeleman, kes kontrollis 50 % AGW aktsiatest DGN Corporationi kaudu (40 %) ja Global Azulaire Projects, SGPS, S.A. kaudu (10 %), ning Humberto Pedrosa, kellele kuulus 50 % AGWst äriühingu HPGB, SGPS, S.A. kaudu. AGW

konsortsiumi äriühingu vorm kui selline oli sõltumatu ja konsortsium ei olnud seotud eravaraga, mis kuulus tema kahele kaudsele aktsionärile ja füüsilisele isikule Neelemanile ja Pedrosale, kellel puudus isiklik vastutus AGW konsortsiumi kohustuste eest. Järelikult ei saanud neid kahte kaudset eraaktsionäri pidada oma eravaraga vastutavaks TAP SGPSi rahaliste raskuste eest.

- (191) Nagu komisjon teises päästmisabi otsuses (põhjendus 127) leidis, ei olnud peale Parpública (riik) teistel ühiselt kontrolli omavatel aktsionäridel vajalikku suutlikkust, et rahuldada TAP järjepidevuse tagamiseks vajaliku likviidsuse vajadusi, mis olid kuueks kuuks ja TAP SGPSi ümberkorraldamise täiendavaks rahastamiseks (ilma riigiabi andmata) hinnanguliselt 1,2 miljardit eurot.
- (192) Mis puudutab TAP Air Portugali, siis ei ole tõendeid selle kohta, et tema ebakindlad finantstingimused tuleneksid meelevaldselt kulude jaotusest kontserni või majandusüksuse sees. See kehtib nii aja kohta, mil TAP Air Portugal oli Parpública (riik), HPGb ja DGNi lõpliku ühise kontrolli all, kui ka praeguse olukorra kohta, kus ta on Portugali riigi ainukontrolli all sama majandusüksuse raames nagu tema sõsarettevõtja TAP SGPS, millele kuulub ka mittekontrolliv vähemusosalus TAP Air Portugalis. (põhjendused 11 ja 12). Põhjenduses 191 esitatud järeldus endiste ühiselt kontrollivate aktsionäride puuduliku suutlikkuse kohta rahuldada ettevõtja likviidsusvajadusi (ilma riigiabi andmata) kehtib ka TAP Air Portugali kohta, mis on ja oli TAP SGPSiga samas majandusüksuses.
- (193) Pärast TAP SGPSi kapitalistruktuuri muutmist, mis tuleneb sellest, et majandusministeerium omandas 22,5 % TAP SGPSi aktsiatest, kontrollib TAP SGPSi ainuisikuliselt riik [...] (vt põhjendused 8, 11 ja 12). Seetõttu on TAP SGPS ja TAP Air Portugal osa majandusüksusest (või suuremast kontsernist), mida komisjon võib pidada sõltumatuks otsustuskeskuseks teatatud ümberkorraldusabi andvas riigis.
- (194) Seetõttu leiab komisjon, et ei ühiselt kontrollivad üksused ega hiljem riik kui ainukontrolli omav aktsionär ei saanud leevendada TAP SGPSi ega TAP Air Portugali pingelist majanduslikku ja rahalist olukorda turutingimustele vastaval viisil. Riigi rahaline sekkumine äriühingute raskuste lahendamiseks kas otse majandusministeeriumi või Parpública kaudu oleks riigiabi, välja arvatud juhul, kui seda tehtaks üksi või koos ühiselt kontrollivate üksustega turutingimustel. Parpública kui ühiselt kontrolliv üksus ei ole TAP SGPSi turutingimustel toetanud ega saanud seda teha, samuti ei ole seda teinud ega saanud seda teha ühiselt kontrollivad eraõiguslikud üksused⁽⁵⁶⁾. Seetõttu ei saa kontsern TAP SGPSi ja TAP Air Portugali raskustega tegeleda, võttes arvesse riigi varasemat positsiooni aktsionärina, kellele kuulus 50 % TAP SGPSist [...] ja sellele järgnevat kontrolli.
- (195) Eespool öeldu põhjal järeldab komisjon, et nii TAP SGPS kui ka TAP Air Portugal (sealhulgas nende kontrollitavad tütarettevõtjad) on raskustes ettevõtjad ja neil on õigus saada ümberkorraldusabi.

6.4.1. Abi soodustab teatud majandustegevust või teatavate majanduspiirkondade arengut

- (196) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peab riigiabi, mida peetakse siseturuga kokkusobivaks, soodustama teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengut.
- (197) Selleks et tõendada, et ümberkorraldusabi eesmärk on soodustada selliste tegevuste või piirkondade arengut, peab sellist abi andev liikmesriik tõendama, et abi eesmärk on vältida sotsiaalseid raskusi või kõrvaldada turutõrge. Ümberkorraldusabi spetsiifilises kontekstis märgib komisjon, et nagu on tunnistanud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 43, on turult väljumine tegelikult oluline laiema tootlikkuse kasvu protsessi seisukohast, seega ei kujuta vaid ettevõtja turult väljumise takistamine endast piisavat põhjendust riigiabile. Vastupidi, päästmis- ja ümberkorraldusabi on ühed kõige moonutavamad riigiabi liigid, kuna need takistavad turult väljumise protsessi.

⁽⁵⁶⁾ See järeldus piirdub tingimata AGWga, mis on lõpuks füüsiliste isikute omandiõiguse vahendiks, et uurida ühiselt kontrollivate üksuste ressursse, võttes arvesse nende üksuste ressursse, mitte aga eraressursse, mis on kättesaadavad füüsilistele isikutele, kes ei ole nendes üksustes neile kuuluva osaluse eest isiklikult vastutavad.

Siiski võib teatavates olukordades raskustes oleva ettevõtja ümberkorraldamine aidata kaasa majandustegevuse või piirkondade arengule, ka väljaspool abisaaja tegevusvaldkonda. See kehtib juhul, kui sellise abi puudumise korral tooks abisaaja maksejõuetus kaasa turutõrkeid või sotsiaalseid raskusi, mis pärшивad sellistest olukordadest mõjutatud majandustegevuse ja/või piirkondade arengut. Selliste olukordade mittetäielik loetelu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 44.

- (198) Sellised olukorrad esinevad muu hulgas siis, kui abiga välditakse raskesti asendatava olulise teenuse osutamise katkemise ohtu, kus ühelgi konkurendil ei oleks kerge lihtsalt raskustes oleva ettevõtja asemele asuda või kui abisaajal on oluline süsteemne roll teatavas piirkonnas või sektoris, kust lahkumisel võivad olla negatiivsed tagajärjed⁽³⁷⁾. Võimaldades abisaajal oma tegevust jätkata, hoitakse abiga seega ära turutõrgete või sotsiaalsete raskuste tekkimine. Ümberkorraldusabi puhul kehtib see aga ainult siis, kui abi võimaldab abisaajal omal jõul turul konkureerida, mida saab tagada vaid juhul, kui abi eelduseks on ümberkorralduskava elluviimine, millega taastatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus.
- (199) Seetõttu hindab komisjon kõigepealt, kas abi eesmärk on vältida turutõrke või sotsiaalsete raskuste tekkimist (punkt 6.4.1.1) ja kas sellega kaasneb ümberkorralduskava, millega taastatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus (punkt 6.4.1.2).

6.4.1.1. Sotsiaalsete raskuste või turutõrgete ennetamine, millega soodustatakse majandustegevuse arengut

- (200) Nende olukordade hulgas, kus raskustes oleva ettevõtja päästmine võib soodustada majandustegevust või piirkondade arengut, nimetatakse päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktides b ja c juhtumeid, kus abi eesmärk on vältida majanduskasvu pidurdamist olulise teenuse katkemise tõttu abisaaja turult lahkumise tagajärjel (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkt b) või asjaomases sektoris või piirkonnas olulist süsteemset rolli omava ettevõtja maksejõuetuse tõttu (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkt c).

Abiga välditakse olulise teenuse osutamise katkemist

- (201) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et ümberkorraldusabi eesmärk oli vältida TAP SGPSi ja sellest tulenevalt ka TAP Air Portugali tegevuse lõpetamist raskuste tõttu, mis tal on tekkinud ja mida COVID-19 kriis järsult süvendas⁽³⁸⁾. Kuna lennuettevõtja peab tagama oma tegevusloa säilitamiseks piisava likviidsuse, on olemasolevaid ressursse ning hiljutist ja eeldatavat tegevuskahjumit arvestades ilmne, et TAP Air Portugal ei suudaks täita oma maksekohustusi ja kohustisi ning peab seetõttu juhul, kui ümberkorraldusabi ei anta, esitama tegevuse lõpetamiseks maksejõuetusmenetluse algatamise avalduse (tabel 1). Komisjon leidis ametliku uurimise ajal esitatud teabe põhjal, et tõepoolest on olemas konkreetne kohese maksejõuetuse oht ja abisaaja ei suuda täita oma maksekohustusi, mis põhjustab häireid TAP Air Portugali praeguses lennutransporditegevuses.
- (202) Sellega seoses pakub TAP Air Portugal regulaarsete lennugraafikutega ainulaadseid ühendusteenuseid oma Lissaboni sõlmlennujaamast (põhjendused 15 ja 16). Lisaks olulistele lennutransporditeenustele, mida osutatakse portugali-keelsele kogukonnale nii riigisiselt kui ka välismaal, toetab TAP Air Portugal otsustavalt ja oluliselt Portugali jaoks ühe olulisema majandustegevuse – turismi – majanduskasvu. Täpsemalt öeldes tekiks Portugali ettevõtete olulisel segmendil – nimelt hotellidel, restoranidel, sotsiaal- ja kultuuriüritustel, jaemüügikauplustel ja muudel turismiga seotud tegevusaladel, mis on esindatud eelkõige suurimates Lissaboni ja Porto piirkondades ning Algarves – ilma reisijaid riiki toova TAP Air Portugali tegevuse toetuseta kriisi üleelamisel veelgi enam raskusi.
- (203) Nagu Portugal märgib, vajab enamik ettevõtjaid, kes suudavad COVID-19 kriisi üle elada ainult tänu Portugali valitsuse toetusele ajutiste subsideeritud töökohtade ja meetmete kaudu, mis võimaldavad neil makseid edasi lükata, turismi hoogustumist. Märkusi esitanud Portugali reisibürood ja piirkondade esindajad rõhutavad, et osa nende ärist ja tegevusest sõltub TAP Air Portugali teenustest ja ilma TAP Air Portugaliga tehtava äritegevuseta kannaksid nad märkimisväärset käibekaotust.

⁽³⁷⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktid b ja c.

⁽³⁸⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 71.

- (204) Seega leiab komisjon, et TAP Air Portugali tegevuse lõpetamist ärahoidva ümberkorraldusabi puudumise korral ei sõltuks mitte ainult reisijad, vaid ka reisiettevõtjad täielikult sellest, kas odavlennuettevõtjad ja kauglennuettevõtjad, kes teevad otselende liidus ja muu maailma 92 sihtkohta, kuhu TAP Air Portugal pakkus lende enne ümberkorraldamist, suudaksid ja oleksid valmis pakkuma sageduse ja geograafilise ulatuse poolest samu teenuseid, eelkõige Põhja-Ameerika, Ladina-Ameerika ja Aafrika puhul (põhjendus 15). Kolmandad isikud – eelkõige äripartnerid, nagu reisibürood, reisikorraldajad, suured hotelliketid, piletimüügiagentuurid ja tarnijad, lisaks Portugali ja välisriikide valitsusasutused, sealhulgas turismi ning kaubavahetust või kultuurivahetust edendavad asutused – on kinnitanud ja toetanud komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud järeldust, et TAP Air Portugali turult lahkumine võib põhjustada nende ühenduste kadumise (põhjendus 100).
- (205) TAP Air Portugali rolli asendamiseks peaksid konkurendid üles ehitama ja rajama sihtkohtade võrgustiku, mis võtaks palju aega, ja võib tekkida oht, et sama sageduse ja geograafilise ulatusega teenusteid ei saavutatagi. Selle kohta märgib komisjon, et ümberkorraldusabi eesmärk on vältida TAP Air Portugali tegevuse lõpetamist raskuste tõttu, mis tal on tekkinud ja mida COVID-19 kriis järsult süvendas.
- (206) Konkreetseid lennuliine, millest TAP Air Portugali liinivõrk 2019. aastal enne pandeemiat koosnes, on praegu vähendatud, kuna kehtivad reisipiirangud, mille Portugali ametiasutused kehtestasid viiruse leviku piiramiseks. Menetluse algatamise otsuses osutatud IATA prognoosid lennuliikluse taastumise kohta, mida ükski isik kahtluse alla ei seadnud, viitavad aga nõudluse taastumisele varem kui 2025. aastal (põhjendus 223). Sellises olukorras oleks Portugali lennutransporditeenuste nõudluse ja ühenduste prognoositava stsenaariumi korral TAP Air Portugali lennuliinide võrgustik – või sama tihe võrgustik – otsustava tähtsusega, nagu see oli enne pandeemiat, et rahuldada tulevane nõudlus, eriti kõigil liinidel või mõnel liinil, millel TAP Air Portugal oli ainus lennuettevõtja, kes teenindas suvehooajal [...] lennuliinist [...] ja talvehooajal [...] lennuliinist [...] (põhjendused 15 ja 16).
- (207) Mis puudutab hüpoteetilist võrgustikku, mis asendab TAP Air Portugali liinivõrgu, siis on väga ebatõenäoline, et kogum olemasolevaid traditsioonilisi või odavlennuettevõtjaid tahaks ja suudaks mõistliku aja jooksul luua vajalikud võrguühendused, eelkõige portugalikeelsetesse riikidesse, et võtta üle roll, mida TAP Air Portugal täidab Portugali ühendamisel muu maailmaga. Kumbki kahest menetluses sekkunud lennuettevõtjast ei ole nõuetekohaselt põhjendanud valmisolekut ja suutlikkust arendada välja sarnane riiklik transpordivõrk või sarnaste ühenduste arendamise plaane ning on vaid üldiselt viidanud teistele lennuettevõtjatele (kes menetluses ei osale), kes võiksid nende arvates TAP Air Portugali võrgustikku osaliselt asendada. Samuti, kuigi esitatud uuringud näitavad odavlennuettevõtjate kasvu ja nendepoolset konkurentsi (põhjendus 105), ei selgitanud nad, rääkimata töendamisest, kuidas TAP Air Portugali teenuseid ja liinivõrku saaks peaaegu täie kindlusega asendada üks lennuettevõtja või teatavate lennuettevõtjate kogum. Vastupidi, nagu on märgitud põhjendustes 100 ja 132, on paljud neile tuginevad kolmandad isikud väljendanud muret TAP Air Portugali teenuste võimaliku kadumise pärast. Seetõttu kinnitab ametliku uurimise käigus esitatud teave komisjoni järeldust, et tõepoolest on olemas konkreetne kohese maksejõuetuse oht ja abisaaja ei suuda täita oma maksekohustusi, mis toob seega kaasa häireid TAP Air Portugali osutatavate lennutransporditeenustega seotud majandustegevuses.
- (208) Seega võib abisaaja maksejõuetus omakorda häirida olulist transporditeenust, mis pakub rahvusvahelisi ja üleriigilisi ühendusi ja võrgustikku, mis ühendab Portugali mandriosa ja selle saari ning portugalikeelset kogukonda ülemeremaadega, mida on teistel teenuseosutajatel raske asendada, nagu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktis b.

Abiga toetatakse süsteemse rolliga ettevõtjat

- (209) Abi eesmärk on ka vältida olukorda, et turult lahkub Portugalis olulist teenust osutav ettevõtja, kellel on süsteemne roll päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti c tähenduses.

- (210) Sellega seoses leiab komisjon, et abisaajal on Portugali majanduses kahtlemata võtmeroll ⁽⁵⁹⁾ ning seda mitte ainult turismi arendamisel ja ühenduste tagamisel portugalikeelsete riikidega, vaid ka tööhõive osas. Esiteks on abisaajal oluline süsteemne roll kogu Portugali territooriumil, kuna ta toetab Portugali turismi kui liikmesriigi ühe olulisema sektori kasvu, mis andis 2018. aastal 14,6 % Portugali sisemajanduse koguproduktist (SKP). See sektor oli ülimalt oluline Portugali majanduse taastumisel finants- ja riigivõlakriisist pärast 2008. aasta kriisi. Turismisektor panustab Portugali SKPse ligikaudu 19 miljardi euroga, mis oli 2019. aastal 8,7 % SKPst, kusjuures miski ei viita sellele, et pandemiajärgne majanduse taastumine mõjutaks oluliselt Portugali SKP koostist ja turismi panust sellesse. Teiseks on TAP SGPS oma ligikaudu 10 000 töötajaga (2019. aastal) üks riigi suurimaid tööandjaid ja tema arvele jääb rohkem kui 110 000 kaudset töökohta. Need arvud näitavad, et TAP SGPSi võimalikul maksejõuetusel ümberkorraldusabi puudumise korral oleks märkimisväärne negatiivne ülekanduv mõju kogu Portugali majandusele.

Kolmandate isikute märkustes ja järeldustes esitatud väidete läbivaatamine

- (211) Ryanair vaidlustab komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud esialgsed järeldused. Esiteks väidab Ryanair, et puuduvad tõendid raskesti asendatava olulise teenuse katkemise ohu kohta. Ryanairi sõnul võivad asemele asuvad konkurendid TAP Air Portugali teenused asendada. Täpsemalt väidab Ryanair esiteks seda, et tema võiks TAP Air Portugali lühilendudel hõlpsasti asendada, samas kui pikamaalendude puhul on piisavalt konkurente, kes lendavad Lissabonist ja kes suudaksid TAP Air Portugali veomahud üle võtta. Teiseks väidab Ryanair, et TAP Air Portugal ei ole süsteemne ettevõtja ja isegi kui eeldada, et ta seda on, ei selgitata menetluse algatamise otsuses, kas süsteemset tegevust ei saaks säilitada TAP SGPSi väiksemaks muutmise ja mittesüsteemse või kahjumit tootva tegevuse piiramisega.
- (212) Enamjaolt lükkavad Ryanairi väited ümber esiteks teiste kolmandate isikute esitatud andmed ja teiseks Portugali esitatud teave (põhjendused 138–141).
- (213) Kolmandad isikud on komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud esialgseid järeldusi tugevalt toetanud. Menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamise kutse peale antud 39 vastusest 36s väljendasid vastanud isikud toetust komisjoni seisukohale, et TAP Air Portugal on kõige olulisem ühenduse pakkuja Portugali ja teiste portugalikeelsete riikide vahel (eelkõige Brasiilia, Angola, Mosambiik ja São Tomé), ka ühendab ta kogu Euroopat Portugaliga ja oma Lissaboni sõlmennujaama kaudu eespool nimetatud riikidega. Kõik muud sidusrühmad peale kahe otsese konkurendi toetavad TAP SGPSile antava ümberkorraldusabi plaane ja kinnitavad TAP Air Portugali olulist rolli eelkõige Portugali majanduse jaoks.
- (214) Komisjon märgib tema käsutuses oleva teabe põhjal ka seda, et kuigi mõned TAP Air Portugali lennuliinid võivad konkurendi jaoks eraldiseisvalt atraktiivsed olla, ei viita miski sellele, et mõni konkurent võiks kõik TAP SGPSi teenused üle võtta. Seega tekitaks TAP SGPSi turult lahkumine tõenäoliselt tema klientidele, töötajatele ja tarnijatele suuri sotsiaalprobleeme.
- (215) Eelkõige märgib komisjon, et erinevalt konkurentidest on TAP Air Portugal praegu portugalikeelsetesse riikidesse reisivate ja sealt lahkuvate reisijate jaoks peamine ühendusteenuse pakkuja. Nagu juba öeldud (punkt 4.2), on sellel ettevõtjal väga oluline roll Portugali ja kogu Euroopa ühendamisel Brasiilia, Angola, Mosambiigi ja São Toméga. Kuigi teoreetiliselt saaks ümberkorralduskava kestel TAP Air Portugali teenused asendada mitme lennuettevõtjaga, saab selline asendamine olla vaid osaline ja tooks kaasa teenuste olulise halvenemise eelkõige Portugalis asuvate klientide jaoks. Samal ajal ei võeta TAP Air Portugali suuruse vähendamise puhul, mida Ryanair nõuab, arvesse negatiivseid kõrvalmõjusid, mis tulenevad muu hulgas liidusiseste ühenduste arvu märkimisväärselt vähendamisest TAP Air Portugali sõlmennujaama mudelis, mis tugineb ka mandritevahelistele lennuliinidele, mis võivad keskpikas perspektiivis pöördumatult ohtu sattuda ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ Teate kohaselt andis TAP SGPS 2019. aastal Portugali SKPse 3,3 miljardit eurot (1,2 % riigi SKP kogusummast) ning 300 miljonit eurot otseste maksude ja sotsiaalmaksetena. TAP SGPSi panus Portugali ekspordile on ligikaudu 2,6 miljardit eurot, samas kui TAP SGPSi enam kui 1 000 riigisisest tarnijat ostetud teenuste ja kaupade väärtus on ligi 1,3 miljardit eurot.

⁽⁶⁰⁾ Sellega seoses viidatakse komisjoni hinnangus 18 teenindusaja ülekandmises seisneva konkurentsimeetme elujõulisuse mõju kohta vähendamisele ja see võimaldab avada kolm lennuliini, mis hõlmavad kolme rotatsiooni liidusisestel otseühendustel. Selle mõjul väheneb TAP Air Portugali kasutatud kapitali tulusus [...] % ning tema võla ja omakapitali suhe [...] (tabel 3). Seega viitab hinnang sellele, et mandritevahelistele lendudele reisijaid toovate liidusiseste kasumit teenivate lennuliinide ulatuslikum ja suuremahulisem vähendamine võib ilma juurdepääsuta turupõhisele rahastamisele kahjustada tema suutlikkust oma positsioon turul säilitada, mistõttu vajab ta ümberkorraldusperioodi lõpuks rohkem abi.

- (216) Teised Portugali suurimad lennuettevõtjad (Ryanair, easyJet) pakuvad ühendusi ainult Portugali ja teiste liidu liikmesriikide vahel ning nende ärimudel ei hõlma mandritevahelisi pikamaalende. Teised suuremad ELi lennuettevõtjad, kes pakuvad mandritevahelisi ühendusi Lissabonist, kasutavad sõmlennujaama mudelit. See tähendab, et selle asemel et pakkuda otselele ülemeresihtkohtadesse Lissaboni lennujaamast, lennutaksid nad reisijad enne nendesse sihtkohtadesse toimetamist Portugalist oma teistes liikmesriikides asuvatesse sõmlennujaamadesse, nagu Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt või München. See omakorda pikendaks oluliselt üldist lennuaega Portugalist lääne- või lõunapoolsetesse sihtkohtadesse.
- (217) Seega võib abisaajat nii tööandjana kui ka paljude teiste Portugali ettevõtjate majandusahela keskse elemendina pidada päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti c kohaselt süsteemse rolliga ettevõtjaks.
- (218) Eespool öeldut silmas pidades teeb komisjon seega järelduse, et abi soodustab Portugali ühendava lennutransporditeenustega seotud majandustegevuse arengut, kuna see võimaldab säilitada olulist teenust, mille puhul võib tekkida oht, et konkurendid ei asenda seda lühikeses või keskmise pikkusega ajaplaanis kas tervikuna või üldiselt sarnases ulatuses ja tekitamata sotsiaalseid probleeme, millel võivad olla negatiivsed tagajärjed Portugali laiemale majandusele lisaks praegusest COVID-19 pandeemiast põhjustatud kriisile (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktid b ja c).

6.4.1.2. Ümberkorralduskava ja pikaajalise elujõulisuse taastamine, mis aitab kaasa majandustegevuse või piirkonna arengule

- (219) Lisaks peab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 46 kohaselt ümberkorraldusabi sõltuma ümberkorralduskava rakendamisest, millega taastatakse abisaaja elujõulisus. Abisaaja raskustesse viinud põhjuste kõrvaldamine, hõlbustades tema pikaajalise elujõulisuse taastamist, on vajalik tingimus, et ümberkorraldusabi toetaks abisaaja majandustegevus(t)e ja tegevusalade arengut. Ümberkorraldusabiga toetatakse ulatuslikku ümberkorralduskava, mis hõlmab kogu TAP SGPSi ja TAP Air Portugali tegevusvaldkonda.
- (220) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 45–48 kohaselt tuleks ümberkorraldusabi anda üksnes realistliku, ühtse ja laiaulatusliku ümberkorralduskava toetamiseks, mille meetmed peavad olema kavandatud pikaajalise elujõulisuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, välistades igasuguse edasise abi lisaks abile, millega toetatakse abisaaja ümberkorralduskava. Ümberkorralduskavas tuleb kirjeldada, kuidas lahendavad kavandatavad ümberkorraldusmeetmed abisaaja põhiprobleeme.
- (221) Ümberkorraldamise tulemusi tuleb tõendada erinevates stsenaariumides, määraes eelkõige kindlaks tulemuslikkuse näitajad ja peamised prognoositavad riskitegurid. Abisaaja elujõulisuse taastamine peab tooma pärast kulude katmist asjakohast tulu investeeritud kapitalilt, sõltumata optimistlikest eeldustest selliste tegurite kohta nagu hinna või nõudluse muutused. Pikaajaline elujõulisus on saavutatud siis, kui ettevõtja suudab pärast kõigi kulude, sealhulgas amortisatsiooni- ja finantskulude katmist saavutada asjakohase prognoositava kapitalitulususe ning suudab ka turul omal jõul konkureerida.
- (222) Selles osas hindab komisjon esmalt abisaaja ümberkorralduskava aluseks olevate eelduste usaldusväärsust ja seejärel tõendeid abisaaja elujõulisuse taastamise kohta ümberkorralduskava lõppedes.

Hinnang finantsprognooside aluseks olevate eelduste kohta

- (223) Tuluprognooside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse kohta märgib komisjon, et abisaaja lennuliikluse taastumise prognoosid on konservatiivsemad kui IATA lähteprognoosid. Kui IATA prognoosib 2025. aasta reisijate arvaks 109 % 2019. aasta arvust, siis abisaaja eeldab, et 2025. aastal, millal ümberkorralduskava lõpeb, lendab 2019. aasta reisijate arvuga võrreldes vaid [...] % (põhjendus 51). Lisaks prognoosib abisaaja 2025. aastaks veidi väiksemat tulu ([...] eurosent) võrreldes 2019. aastaga ([...] eurosent), samas kui täitumus 2025. aastal on eeldatavasti [...] protsendipunkti võrra suurem kui 2019. aastal ([...] % võrreldes [...] %ga). Kõigele lisaks on abisaaja tulu pakutava istekohtkilomeetri kohta 2025. aastal väiksem kui 2019. aastal ([...] eurosent võrreldes [...] eurosendiga), mis näitab, et abisaaja suutis saavutada sarnase tulu pakutava istekohtkilomeetri kohta juba vahetult enne ümberkorraldusperioodi algust. Kuna abisaaja lennuliikluse prognoosid on konservatiivsemad kui IATA prognoosid ja tuluga seotud peamised tulemusnäitajad on kooskõlas abisaaja varasemate väärtustega 2019. aastal, peab komisjon abisaaja tuluprognoose mõistlikuks.
- (224) Kulude prognooside kohta märgib komisjon, et abisaaja kasumlikkuse taastumine sõltub kulude, eelkõige kütuse- ja tööjõukulude vähendamisest, nagu on kirjeldatud punktis 2.4.3. Kütuse puhul võetakse prognoosides arvesse uuemate, kütusesäästlikumate lennukite kasutamist ja need tuginevad Bloombergi andmebaasist saadud turupõhiste ootustele kütusehindade suhtes. Kuna uute lennukite tarnegraafikud on tarnijatega juba läbi räägitud, on selliste lennukite kütusekulu andmed objektiivsed ja kontrollitavad, nagu ka kütusehindade ootus; komisjon peab kütusekulude prognoosi usaldusväärseks.
- (225) Tööjõukulude prognooside kohta märgib komisjon, et abisaaja on juba sõlminud lepingud kõigi oma ametiühingutega kuni 2024. aastani (erakorralised lepingud), mida kohaldatakse kõigi tema töötajate suhtes. Erakorraliste lepingutega nähakse ette palkade vähendamine, automaatsete palgatõusude külmutamine ja tootlikkuse suurendamine. Lisaks saavutas abisaaja tähtajaliste lepingute pikendamata jätmisega juba vähenduse, mis vastab 1 200 täistööaja ekvivalendile ja alustas protsessi, et saavutada täiendav vähendamine 2 000 täistööaja ekvivalendi ulatuses. Abisaaja on hakanud valmistuma ka erakorralisi lepinguid asendavate uute kollektiivlepingute läbirääkimisteks ning on juba saavutanud selle, et mitu ametiühingut on võtnud kohustuse täita ümberkorralduskava 2025. aasta kulueesmärgi. Arvestades, et abisaaja on enamiku tööjõukulude prognooside aluseks olevate eelduste üle juba läbirääkimised pidanud, peab komisjon neid prognoose üldiselt usaldusväärseks.
- (226) Komisjon leiab, et finantsprognooside usaldusväärsust suurendavad ka järgmised elemendid. Esiteks on abisaaja juba kindlaks määranud ja hakanud rakendama mitut meetet, mille eesmärk on vähendada muid kulusid kui tööjõu- ja kütusekulud (põhjendus 35). Teiseks ei sisalda finantsprognoosid [...] miljoni euro suurust ([...] miljonist eurost) tulude suurenemist, mille abisaaja on ette näinud (punkt 2.4.1.4) ja mis loob täiendava reservpuhvri. Kolmandaks on ümberkorralduskava keskmes lennundustegevus ja kavas on ette nähtud müüa või sulgeda põhitegevusega mitteseotud tegevused, nt M&E Brasil, mis on olnud varem kahjumlikud ja aidanud kaasa abisaaja raskustele (punkt 2.4.1.1).
- (227) Abisaaja finantsprognooside üldise põhjendatuse hindamiseks on komisjon võrrelnud abisaaja eeldatavat ärikasumi marginaali (st ärikasum jagatud tuludega) 2025. aastal sarnaste ettevõtjate valimiga, mille kohta on saadaval aktsiaturu analüütikute prognoosid sama aasta kohta ⁽⁶¹⁾. Selle valimi keskmine ärikasumi marginaal on 13,1 %, samas kui abisaaja oma peaks hinnanguliselt olema [...] %. Seetõttu leiab komisjon, et abisaaja 2025. aasta kasumiprognosid vastavad keskmise temaga sarnase ettevõtja prognoosidele, mis annab täiendava kinnituse ümberkorralduskava aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse kohta.

Hinnang abisaaja elujõulisuse taastumise kohta

- (228) Olles kindlaks teinud finantsprognooside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse, hindab komisjon nüüd, kas nende prognooside põhjal suudab abisaaja 2025. aasta lõpuks ehk ümberkorralduskava lõpuks elujõulisuse taastada. Täpsemalt öeldes kontrollib komisjon, kas abisaaja loodab 2025. aastal teenida oma tegevusest piisavat tulu ja olla suuteline omal jõul konkureerima.

⁽⁶¹⁾ Näiteks järgmised: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean ja Finnair, Ryanair, easyJet ja Wizz Air.

- (229) Mis puudutab abisaaja suutlikkust teenida oma tegevusest 2025. aastal piisavat tulu, on tavaks võrrelda selle hindamiseks 2025. aasta kasutatud kapitali tulusust ⁽⁶²⁾ ja kapitali kaalutud keskmist hinda. Kui esimene on teisest suurem, on võimalik teenida ettevõtte tegevusega piisavat kasumit, et katta selle kapitalikulud, mis näitab selle ettevõtte elujõulisust.
- (230) Abisaaja kasutatud kapitali tulusus, mille arvutus sõltub finantsprognosidest, mille komisjon on hinnanud põhjendustes 223–227 usaldusväärseks, on Portugali andmetel 2025. aastal [...] % (põhjus 48). See väärtus on 2025. aasta tulumaksueelse ärikasumi ja kasutatud kapitali suhe. Kuna aga elujõulisuse test seisneb kasutatud kapitali tulususe võrdlemises kapitali kaalutud keskmise hinnaga, mis on tulumaksujärgne tulumäär, peab komisjon asjakohasemaks arvutada kasutatud kapitali tulusus tulumaksujärgse ärikasumi abil. Lisaks peab komisjon ka mõistlikuks kasutada bilansi muutujate iga-aastaste kõikumiste tasandamiseks 2025. aasta kasutatud kapitali tulususe nimetajana 2025. aasta kapitali asemel 2024. ja 2025. aasta keskmist kasutatud kapitali. Nende kahe muudatusega saab komisjon kasutatud kapitali tulususeks [...] %.
- (231) Kasutatud kapitali tulususe väärtus [...] % on suurem kui abisaaja [...] % kapitali kaalutud keskmine hind. Selline kapitali kaalutud keskmine hind koosneb standardmeetodika kohaselt abisaaja omakapitali hinna ([...] %) ja võla maksumuse ([...] %) kaalutud keskmisest, kusjuures kaalud on võrdsed abisaaja sihtvõla ja võla suhtega, millele on lisatud omakapitali suhe ([...] %). Need kapitali kaalutud keskmise hinna komponendid on asjakohaselt põhjendatud, tuginedes Capital IQ-st ja Reutersist saadud turuandmetele ja finantsteabele abisaajaga sarnaste ettevõtjate kohta (joonealune märkus 61). Täpsemalt öeldes eeldatakse omakapitali hinna arvutamisel riskivaba intressimäära [...] %, mis on tunduvalt kõrgem Saksamaa valitsuse kümneaastaste võlakirjade praegusest negatiivsest tootlusest, aktsiariskipremiat 4,72 % ja riigipõhist riskipremiat 1,95 %, mis on mõlemad kooskõlas avalikult kättesaadavate võrdlusnäitajatega, ⁽⁶³⁾ ja beeta väärtust [...] ⁽⁶⁴⁾. Selline beeta on joonealuses märkuses 61 esitatud abisaajaga sarnaste ettevõtjate aktsiate keskmine beeta, mida on kohandatud võla ja omakapitali suhte ja maksumäärade erinevuste kajastamiseks vastavalt Hamada standardvalemile. Omakapitali hind sisaldab ka väikest riskipremiat 1,75 %, mille on arvutanud Duff & Phelps. Mis puudutab võla maksumust, on see abisaaja tasumata võla praeguse tootluse keskmine ([...] %) enne tulumaksustamist, [...] % pärast tulumaksustamist), mis on konservatiivne eeldus, kuna abisaaja võlgade ja krediitdividemisuse suhtarvud peaksid kavandamisperioodil paranema. Seetõttu leiab komisjon, et abisaaja suudab taastada elujõulisuse 2025. aastal, tuginedes mõistlikule ootusele, et tema kasutatud kapitali tulusus 2025. aastal on suurem kui tema kapitali kaalutud keskmine hind.
- (232) Ka märgib komisjon, et 2025. aasta eeldatav kasutatud kapitali tulusus on suurem kui joonealuses märkuses 61 loetletud sarnaste lennuettevõtjate 2019. aasta kasutatud kapitali tulususe mediaan ([...] %). See on veel üks märk abisaaja elujõulisuse taastumisest, kuna need lennuettevõtjad suutsid 2019. aastal turul omal jõul konkureerida.
- (233) Abisaaja elujõulisuse taastumist kinnitab alternatiivne lähenemisviis, nimelt omakapitali tulususe ja kapitali hinna võrdlus. Selline lähenemisviis keskendub aktsionäridele laekuvale kasumile, samas kui põhjenduses 230 esitatud lähenemisviis tugineb ettevõtja tegevusega teenitavale kasumile. Aktsionäride vaatepunktist on ettevõtja elujõuline, kui tema omakapitali tulusus on suurem kui kapitali hind. Komisjon märgib, et see kehtib abisaaja kohta ka 2025. aastal, kuna eeldatav omakapitali tulusus on [...] % ja kapitali hind [...] %.
- (234) Selleks et tagada elujõulisuse taastumise hinnangu usaldusväärsus, on komisjon kaalunud kapitali keskmise kaalutud hinna ja kapitali hinna arvutamise alternatiivset lähenemisviisi. See lähenemisviis seisneb selles, et kasutatakse abisaaja eeldatavat võla ja omakapitali suhet 2025. aastal ([...]), mitte sarnaste ettevõtjate oma (1,5), et kohandada sarnaste ettevõtjate beeta väärtust finantsvõimenduse erinevustega ning arvutada kapitali keskmise kaalutud hinna valemis võla ja omakapitali kaalud. Selle eelduse tulemusel suureneb kapitali hind [...] %-lt [...] %-le, mis kajastab abisaaja omakapitali suuremat finantsvõimendust ja seega ka suuremat riskantsust võrreldes sarnaste ettevõtjatega. Lisaks sellele langeb kapitali kaalutud keskmine hind [...] %-lt [...] %-le, mille põhjus on kapitali kõrgema hinna ja omakapitali väiksema kaalu tasakaalustav mõju abisaaja kapitalistruktuuris. Võttes arvesse, et oodatav kasutatud kapitali tulusus (omakapitali tulusus) 2025. aastal on [...] % ([...] %), järeldeb komisjon, et elujõulisuse testid on läbitud isegi kapitali keskmise kaalutud hinna ja kapitali hinna arvutamise sellist alternatiivset meetodit kasutades.

⁽⁶²⁾ Kasutatud kapitali tulusus teataval aastal on määratletud kui maksujärgne ärikasum aastal t jagatuna aasta t ja aasta $t-1$ keskmise kasutatud kapitaliga.

⁽⁶³⁾ Aktsia- ja riigipõhised riskipremiad on kättesaadavad professor Damodarani veebisaidil (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Kapitali hind arvutatakse riskivaba intressimäära, riigipõhise riskipremia, väikese riskipremia ning beeta ja aktsiariski premia korrutise summana.

- (235) Mis puudutab abisaaja suutlikkust konkureerida 2025. aasta lõpus ehk ümberkorralduskava lõppedes omal jõul, eeldab komisjon, et abisaaja taastab oma täieliku juurdepääsu kapitaliturgudele ilma riigipoolse kaasrahastamiseta 2025. aastaks, st kolm aastat pärast viimast omakapitalitoetust. See eeldus põhineb järgmistel argumentidel. Esiteks näitavad finantsprognoosid kavandamisperioodi jooksul suurenevat netokasumit, mis aitab kaasa positiivsele omakapitali tasemele, mis on 2025. aastal [...] miljonit eurot. See väärtus on suurem kui TAP Air Portugali omakapitali positsioon [...] miljonit eurot 2019. aastal, kui abisaaja sai kaasata turutingimustel [...] miljonit eurot pikaajalist rahastamist (põhjendus 23) ⁽⁶⁵⁾. Teiseks eeldab abisaaja netovõla ja EBITDA suhet [...]. Selline suhe on [...] kui künnis 3,5, mis on ülemine künnis, mis on kooskõlas investeerimisjärgu reitinguga ja tagab seega turutava kohaselt lihtsama juurdepääsu kapitaliturgudele. Nendel põhjustel leiab komisjon, et abisaaja on 2025. aastaks suuteline konkureerima iseseisvalt, ilma täiendava päästmis- või ümberkorraldusabita.
- (236) Täiendava tõendina abisaaja suutlikkuse kohta pääseda kapitaliturgudele ilma riigi toetuseta ja seega konkureerida tulevikus omal jõul, märgib komisjon paljutöotavat asjaolu, et abisaaja on juba sõlminud [...] miljoni euro väärtuses õhusõidukite liisinglepinguid ja pidanud juba osaliselt läbirääkimisi riigigarantiita laenu üle [...] -ga, kes teatas, et on väga kindel tulevaste rahastamisvajaduste positiivses lahenduses summas [...] eurot, kui likviidsust on vaja suurendada. Mõlemad elemendid viitavad juba abisaaja suutlikkusele taastada täielik juurdepääs kapitaliturgudele ja on märk turu usaldusest tema elujõulisuse taastumise suhtes pärast ümberkorraldusabi andmist.
- (237) Lisaks lähtestsenaariumile esitas Portugal tundlikkuse analüüsi ja kaalus erinevaid pessimistlikke stsenaariume (põhjendused 52 ja 53). Tundlikkuse analüüs seisneb finantsprognooside ajakohastamises võrreldes teatatud 2021. aasta juuni kavaga, võttes arvesse lennuliikluse prognooside paranemist, aga ka kütusehindade tõusu ja inflatsiooniootuste kasvu. Pessimistlikud stsenaariumid põhinevad teatatud 2021. aasta juuni kaval ja seisnevad kõrgemate kütusehindade ([...] % tõus), väiksema tulu ([...] % langus) ja nende kombinatsiooni mõju modelleerimises. Komisjon peab neid tundlikkuse analüüsi ja pessimistlikke stsenaariume mõistlikeks, kuna nendes modelleeritakse negatiivsete muutuste mõju lennuettevõtjate kasumlikkuse põhielementidele.
- (238) Komisjon märgib, et kuigi need pessimistlikud stsenaariumid avaldavad negatiivset mõju abisaaja kasumlikkusele ja krediidiivõimelisusele, ei ohusta need tema elujõulisuse taastumist 2025. aastaks. [...] % kõrgema kütusehinna ja [...] % väiksema tulu stsenaariumi korral (põhjendus 52) teeniks abisaaja positiivset ärikasumit [...] ja saaks [...] miljoni euro [...] asemel [...] miljoni euro suuruse ärikasumi. Pessimistliku stsenaariumi korral, mille finantsprognoose on ajakohastatud (põhjendus 53), on kasutatud kapitali tulusus 2025. aastal [...], samal ajal kui omakapitali tulusus väheneb [...] %-lt [...] %-ni. Need suhtarvud näitavad ikkagi märkimisväärset kasumlikkust ja on elujõulisuse künnistest kõrgemad, isegi kui eeldada kõige konservatiivsemat kapitali kaalutud keskmist hinda ([...] %) ja kapitali hinda ([...] %). Mis puudutab abisaaja suutlikkust pääseda 2025. aastal kapitaliturgudele ja konkureerida omal jõul, ei oleks see ohus, sest omakapitali positsioon oleks endiselt positiivne ([...] miljonit eurot) ning netovõla ja kulumieelse (intressid, maksud ja amortisatsioon) ärikasumi suhe ei ületaks [...], jõudes väärtuseni [...].

Järeldus majandustegevuse ja piirkondade arengu soodustamise kohta

- (239) Kokkuvõtteks peab komisjon abisaaja ümberkorralduskava realistlikuks, ühtseks ja usaldusväärseks. Seega sobib see abisaaja pikaajalise elujõulisuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, ilma et oleks vajadust täiendava riigiabi järele. Seetõttu vastab ümberkorraldusabi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktides b ja c ning punktis 46 sätestatud nõuetele, aidates seega kaasa Portugali ühendava lennutransporditeenustega seotud majandustegevuse arengule, nagu on nõutud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c.

6.4.2. Majanduspiirkondadele antava abi positiivne mõju kaalub üles negatiivse mõju kaubandusele ja konkurentsile

- (240) Selleks et hinnata, kas abi ei kahjusta konkurentsi ega kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, on vaja välja selgitada abi asjakohasus, vajalikkus ja proportsionaalsus ning tagada läbipaistvus. Samuti on vaja uurida abi mõju konkurentsile ja kaubandusele ning kaaluda abi positiivset mõju majandustegevuse ja piirkondade arengule ning muud positiivset mõju, mida abiga kavatsetakse toetada, seades vastukaaluks selle negatiivse mõju siseturule.

⁽⁶⁵⁾ Allikas: TAP Air Portugali 2019. aasta aruanne, lk 53.

6.4.2.1. Vajalikkus

- (241) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 53 kohaselt peavad liikmesriigid, kes kavatsevad anda ümberkorraldusabi, esitama riigiabi mittehõlmaval usaldusväärsel stsenaariumil põhineva võrdluse, näidates ära, kuidas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaos 3.1.1 osutatud majandustegevuse või piirkondade arengut, mida abiga taotletakse, ei oleks võimalik alternatiivse stsenaariumi puhul, mis ei hõlma riigiabi, saavutada või saavutataks piiratud ulatuses.
- (242) Ümberkorraldusabi eesmärk on vältida TAP SGPSi tegevuse lõpetamist ning seeläbi hoida ära turutõrkeid ja sotsiaalprobleeme, mis takistaksid Portugali ühendavate lennutransporditeenuste arengut. See eesmärk saavutatakse ümberkorralduskava rakendamisega, mida rahastatakse osaliselt ümberkorraldusabist. Ümberkorralduskavast nähtub, et abisaaja finantsprobleemide lahendamiseks tuleb tegeleda nii tema likviidsus- kui ka maksejõulisuse küsimustega. Lühiajalises vaates ei suuda TAP SGPS tagada hädavajaliku lennutranspordi katkematu pakkumist, täita rahalisi kohustusi ega saada juurdepääsu finantsturgudele. Pikaajalises perspektiivis, arvestades [...] miljardi euro suurust negatiivset omakapitali, mis jääb negatiivseks pikema aja jooksul, ei suuda TAP SGPS täita ka oma rahalisi kohustusi. Ümberkorraldusabi on seega vajalik, et viia edukalt lõpule ümberkorralduskava, mille rakendamise eesmärk omakorda on soodustada Portugali ühendavate lennutransporditeenuste arendamist.

6.4.2.2. Asjakohasus

- (243) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti c ja punkti 54 kohaselt ei pea komisjon ümberkorraldusabi siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki on võimalik saavutada vähemmoonutavate meetmetega. Ümberkorraldusabi peab olema nõuetekohaselt tasustatud ja see peab vastama päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 58 sätestatud tingimustele, nii et valitud vahendid peavad olema kooskõlas maksevõime või likviidsusprobleemiga, mida nendega kavatsetakse lahendada.
- (244) Konkurendid vaidlustasid komisjoni menetluse algatamise otsuses tehtud esialgse järelduse, et ümberkorraldusabi vorm oli asjakohane. Ryanair väidab, et abi ei ole asjakohane, kuna menetluse algatamise otsuses ei käsitleta ega võrrelda abi muude võimalustega, mis hõlmavad või ei hõlma riigiabi. EAA väidab, et peamiselt omakapitalisüstitist koosneva abi vorm ei ole asjakohane ja läheb vajalikust kaugemale, kuna kapitaliturgudele juurdepääsu ning sel viisil TAP likviidsuse ja maksevõime taastamiseks piisaks riigigarantiist (ilma omakapitalimeetmeteta). EAA väite kinnituseks ei ole esitatud ühtegi tõendit, samas kui Ryanair ei võta arvesse praegust olukorda, mida tõendab piisava juurdepääsu puudumine kapitaliturgudele, et valida investor, kes on valmis ja suuteline pakkuma omakapitali või pikaajalist rahastamist. Seevastu kinnitavad arutelud nii kohese kui ka tingimusliku rahastamise üle [...] -ga, et TAP SGPS/TAP Air Portugal ei suuda praegu suures mahus kapitali kaasata ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Lisaks peab komisjon TAP SGPSile antud 2,55 miljardi euro suurust ümberkorraldusabi vormi asjakohaseks järgmistel põhjustel. Esiteks oli TAP SGPS raskustes ettevõtja, kelle omakapital oli 2019. aastal negatiivne ([...] miljonit eurot). Ta kandis 2020. aastal [...] miljardit eurot kahjumit ja loodab saada positiivset netotulu [...]. Ilma ümberkorraldusabita ei suudaks abisaaja koguda piisavalt omakapitali, et tasakaalustada ligikaudu [...] miljardit eurot [...], ilma milleta ei saaks TAP SGPS või TAP Air Portugal tõenäoliselt meelitada kapitaliturgudel ligi märkimisväärsed pikaajalisi laene või investeerimisfondide. Ka märgib komisjon sellega seoses, et 2025. aastaks prognoosib abisaaja omakapitali positsiooni [...] miljonit eurot, mis ei ole võrreldes eeldatava [...] miljardi euro suuruse netovõlga ülemäära palju. Teiseks näitavad likviidsusprognoosid, et ümberkorraldusabi puudumise korral oleks abisaaja negatiivne sularahapositsioon 2021. aastal ligikaudu [...] miljardit eurot, 2022. aastal [...] miljardit eurot ja 2023. aastal [...] miljardit eurot. Nendel kahel põhjusel järeldab komisjon, et peamiselt omakapitalimeetmete kaudu antava ümberkorraldusabi suurus ja vorm on TAP SGPSi maksevõime ja likviidsusprobleemide lahendamiseks kõige sobivamad.
- (246) Riigiabi tasustamise kohta märgib komisjon, et Portugali riigi sekkumise struktuur on selline, et talle hakkab kuuluma 100 % TAP Air Portugali aktsiakapitalist. Komisjon peab seda aktsiakapitali väärtust, mille Portugal saab realiseerida müügi teel, riigiabi tasustamiseks. Sellise tasustamise kvantifitseerimiseks hindas komisjon TAP Air Portugali omakapitali (põhjendus 229) teatatud ümberkorralduskavas esitatud finantsprognooside põhjal ja kasutades standardseid hindamise meetodeid, st diskonteeritud rahavoogude meetodit ja mitmese võrdluse meetodit.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) TAP Air Portugali omakapitali väärtuse hindamiseks hindas komisjon kõigepealt selle äriühingu koguväärtust. Selleks diskonteeris ta äriühingu vabad rahavood (FCFF) kavandamisperioodil ja lõppväärtuse, kasutades diskontomäärana põhjenduses 230 osutatud kapitali kaalutud keskmist hinda. Komisjon kasutas lõppväärtuse arvutamiseks kahte lähenemisviisi. Esimene on Gordoni kasvu lähenemisviis, mis eeldab äriühingu vabade rahavoogude pidevat kasvutempot alates kava viimasest aastast. Teine on mitmese võrdluse meetod, mille kohaselt on äriühingu väärtus selle kasumi mitmekordne väärtus. Komisjon on pidanud EBITDA-d kasumi asjakohaseks mõõduks, mis on kooskõlas turutavaga, ja hankinud (tulevikku vaatava) äriühingu väärtuse mitmekordse EBITDA väärtusena sarnastelt lennuettevõtjatelt (joonealune märkus 61). Olles hinnanud äriühingu TAP Air Portugal koguväärtust, arvutab komisjon välja omakapitali väärtuse, lahutades netovõla.
- (248) Komisjoni hinnangud näitavad TAP Air Portugali omakapitali väärtuse suurenemist kavandamisperioodil, alates [...]–[...] miljonist eurost 2022. aastal kuni [...] miljoni euron 2025. aastal ⁽⁶⁷⁾. Komisjon leiab, et see on praeguse seisuga mõistlik ootus selle kohta, millist tasu Portugal võiks riigiabi teenida, müües oma osaluse äriühingus TAP Air Portugal.
- (249) Sellest järeldub, et ümberkorraldusabi on vormilt asjakohane ja piisavalt tasustatud.

6.4.2.3. Abi proportsionaalsus: omapanus ja koormuse jagamine

- (250) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti e kohaselt ei tohi abi ületada miinimumi, mis on vajalik ümberkorraldusabi eesmärgi saavutamiseks. Ümberkorraldusabi summa ja osakaal peavad rangelt piirduma ettevõtetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas abisaaja, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 61). Eelkõige tuleb tagada piisav omapanus ümberkorralduskulude katmiseks ning kui riigi toetust antakse vormis, mis suurendab abisaaja omakapitali positsiooni, siis koormuse jagamine. Nende nõuete hindamisel võetakse arvesse mis tahes eelnevalt antud päästmisabi.
- (251) Abisaaja omapanus ümberkorralduskavas peab olema tegelik ja asjakohane ning peaks üldjuhul olema võrreldav antud abiga, pidades silmas abisaaja maksevõimet või likviidsuspositsiooni. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 kohaselt peab komisjon hindama, kas erinevad omapanuse allikad on tegelikud ega sisalda abi. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 kohaselt peab komisjon omapanust tavaliselt piisavaks, kui selle summa moodustab üle 50 % ümberkorralduskuludest.
- (252) Komisjon peab kontrollima, kas põhjendustes 43–45 kirjeldatud kava erinevad rahastamisallikad ei sisalda abi ja on tegelikud, st on piisavalt kindel, et need ümberkorralduskava rakendamise käigus realiseeruvad, välja arvatud eeldatav tulevane kasum. Riigi TAP SGPSi ja TAP Air Portugali aktsionärina antud panused ei ole abivabad ja neid ei saa hindamisel arvesse võtta.
- (253) Tööjõu ümberkorraldamisega seotud hüvitiste maksmine [...] miljoni euro ulatuses, millest [...] miljonit eurot maksti välja juba 2021. aastal (põhjenduse 43 punkt a), puudutab kulusid, mis on seotud ümberkorralduskavas ette nähtud töötajate arvu vähendamisega. Sellised kulud on kohesed, kuna TAP Air Portugal on alates 2020. aasta aprillist ellu viidud töötajate arvu vähendamise ja tööjõu ümberkorraldamise raames töölepingud juba lõpetanud, ning võrreldes 2021. aasta detsembrini juba laekunud tuludega väikesed. Ümberkorraldamise tagajärjel töölepingute lõpetamisega seotud hüvitiste kogusumma on Portugali andmetel [...] miljonit eurot, millest nimetatud ... maksab otse TAP Air Portugal tegevusest tulenevatest netorahavoogudest, samas kui [...] miljonit eurot rahastab tegelikult riik päästmisabilaenust saadavate vahenditega. Seega võib tööjõu ümberkorraldamisega seotud hüvitiste seda osa, mida ei rahastata riigiabist, ei omakapitalist ega riigigarantiiga laenust, pidada abisaaja omapanuseks nendes kuludes ning seda võib pidada tegelikuks, st asjakohaseks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 tähenduses.

⁽⁶⁷⁾ Lõppväärtuse arvutamisel Gordoni kasvumudeli abil võtab komisjon eelduseks, et kasvumäär on 1,5 %, püsiinvesteering võrdub amortisatsiooniga 2025. aastal, püsiv ärikasum võrdub ärikasumiga 2025. aastal ja käibekapitali muutusi ei ole. Mitmese võrdluse meetodi rakendamisel sai komisjon äriühingu mediaanväärtuse ja (tulevikku vaatava) EBITDA suhtarvu 4,16, kasutades Capital IQ andmeid abisaajaga sarnaste lennuettevõtjate kohta. „Tulevikku vaatav“ tähendab aktsiaturu analüütikute prognoosi EBITDA kohta 2025. aastal.

- (254) Sarnaselt viitab võõrandamisega seotud ettenägematute kulude tasumine summas [...] miljonit eurot [...] (põhjenduse 43 punkt f) ettenägematutele kuludele (eelkõige [...] % [...], [...] % [...], [...] % [...]), mille TAP SGPS tasub selle vara müügi teel võõrandamise kontekstis ja mida ei kanta üle omandajale. Need kujutavad endast eelnevalt kindlaksmääratud riskisummat, mille abisaaja võtab enda omavahenditest, summa jaoks, mis on vastuvõetav tänu tema vahetutele – ja palju suurematele – tuludele 2022. aastal, mis saadakse tema tuludest, mitte riigiabist. Seetõttu leiab komisjon, et ka need võib lisada omapanusena ning et need on tegelikud ja asjakohased, võttes arvesse ümberkorralduskavas sätestatud kohustust see vara 2022. aasta jooksul võõrandada (põhjendus 29).
- (255) Mis puudutab kolmandate isikute panuseid või kulutõhususmeetmeid summas [...] miljonit eurot (põhjendus 43), märgib komisjon, et väliste tarnijate või klientide seoses abisaajaga enda kanda võetud või nende võimaldatud püsivad kulude vähendamised võivad olla tegelikud ja asjakohased omapanuse allikad, tingimusel et need tulenevad siduvatest lepingutest ja on tegelikud ega ole tagasipööratavad. Eelkõige peavad seoses sellise kulude kokkuhoiuga sidusrühmade kanda jäänud kulude vähendamised olema tegelikud, kestvad ja mittetagasipööratavad, et olla tegelik ja asjakohane omapanuse allikas⁽⁶⁸⁾. Komisjon on juba arvestanud sellega, et tarnijate ja rendileandjatega sõlmitud uuesti läbiräägitud lepingutes sätestatud lepinguliste kohustuste vähendamised on tegelikud omapanuse allikad: võrreldes esialgsete lepingute tingimustega vabastavad need ümberkorralduskulude rahastamiseks olemasolevaid ressursse, mis muidu tuleks kulutada kaasnevate võlgnevuste tasumiseks⁽⁶⁹⁾. Sama kehtib ka tarnijate ja ostjate kohta, kes võtavad kindlalt kohustuse või muudavad oma lepingutingimusi, vabastades abisaajalt saadavaid ressursse⁽⁷⁰⁾.
- (256) Arvestades asjaolu, et üle [...] lepingu, mille TAP Air Portugal on uuesti läbi rääkinud, põhinevad õiguslikult siduvatel aktidel, millest [...] miljonit eurot moodustavad juba täidetud lepingud ja [...] miljonit eurot juba sõlmitud lepingud, võib neid tegevuse ümberkorraldamise meetmeid pidada tegelikeks ja asjakohasteks panusteks. Tõepoolest, selliste meetmete abil jagatakse TAP SGPSi ümberkorralduskulude finantskoormust tarnijatega, kellel oleks muidu õigus saada tema positiivsete tegevustulemuste pealt suuremaid summasid.
- (257) Samuti moodustavad panused, mis on seotud varade järkjärgulise kasutusest kõrvaldamise ja originaalseadmete tootjatega (eelkõige [...]) uute läbirääkimiste korraldamisega, kuni [...] miljoni euro ulatuses (põhjenduse 43 punkt d), varade müügist saadud tulu, nimelt [...] ([...]), [...]. Tõepoolest, kuna need meetmed on rahalised tulud ja panused abisaaja omavahenditest, mis pärinevad seadmete või varade ostjatelt, võib neid pidada ümberkorraldamisse panustatud tegelikeks vahenditeks. Peale selle võib selliseid panuseid pidada tegelikeks, kuna need on juba rakendatud abisaaja partneritega sõlmitud lepingute kaudu. Sama arutluskäik kehtib uute õhusõidukite rentimiseks saadud kuni [...] miljoni euro summas rahaliste vahendite kohta (põhjenduse 43 punkt c), võttes arvesse Portugali esitatud tõendeid üheksa saba ja kahe mootoriga seotud rahastamiskohustuste kohta, mis allkirjastati ümberkorralduskava osana.
- (258) Mis puudutab seoses ümberkorraldustegevusega antud osalisi riigigarantiisid, on komisjon leidnud, et ülejäänud turuosaliste kanda jääv riskiosa kujutab endast kehtivat ja tegelikku panust ümberkorralduskuludesse⁽⁷¹⁾. Seega võib seda osa ([...] % [...]) miljoni euro suurusest rahastusest, mida riik ei taga, nimelt [...] miljonit eurot (põhjenduse 43 punkt e), pidada turupõhise laenuandja tegelikuks ja asjakohaseks panuseks ümberkorralduskuludesse. Samuti on erafinantseerimisasutusega ([...]) kokku lepitud uus rahastamine kuni [...] miljoni euro ulatuses tegelik ja asjakohane panus, mida saab teha alates [...], tingimusel et likviidsusvajadused ületavad tegevusest tulenevaid netorahavoogusid (põhjenduse 43 punkt e).

⁽⁶⁸⁾ Komisjoni 30. aprilli 2021. aasta otsus juhtumite SA.58101 (2020/C) ja SA.62043 (2021/N) kohta – Portugal – Päästmisabi ja ümberkorraldusabi SATA kontsernile (ELT C 223, 11.6.2021, lk 37), põhjendus 72; komisjoni 26. juuli 2021. aasta otsus juhtumi SA.63203 (2021/N) kohta – Saksamaa – Ümberkorraldusabi Condorile (veel avaldamata), põhjenduse 132 punkt c. Komisjoni 12. mai 2016. aasta otsus juhtumi SA.40419 (2015/NN) kohta – Ümberkorraldusabi Polzelale (ELT C 258, 15.7.2016, lk 3), põhjendus 119.

⁽⁶⁹⁾ Komisjoni 8. juuni 2015. aasta otsus riigiabi kohta, mida Sloveenia on kavas rakendada Cimose kontserni suhtes (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (ELT L 59, 4.3.2016, lk 168), põhjendus 80.

⁽⁷⁰⁾ Komisjoni 20. augusti 2018. aasta otsus juhtumi SA.51408 (2018/N) kohta – Abi ettevõtjale Terramass B.V. (ELT C 406, 19.11.2018, lk 10), põhjendused 22 ja 71.

⁽⁷¹⁾ Komisjoni 27. augusti 2021. aasta otsus juhtumi SA.64175 (2021/N) kohta – CNIM – Aide à la restructuration (ELT C 450, 5.11.2021, lk 2), põhjendused 18 ja 71.

- (259) Põhjenduse 43 punktis g nimetatud võlakirjade ja sündikaatlaenude puhul kogusummas [...] eurot annavad tähtaja pikendamised kasu nende maksete edasilükkamisena, mille tähtaeg oli täis ja mis oleks olnud muidu täitmisele pööratavad. Mis puudutab kokkulepitud ümberkorraldustoiminguid, millega lükatakse edasi võlgade tagasimaksmine ja millega säilitatakse võla põhisumma tagasimaksmise kohustus, siis leiab komisjon, vastupidiselt Portugali ametiasutuste esialgsele väitele, et panus ümberkorralduskuludesse on väiksem kui edasilükatud nominaalsumma ja koosneb maksete kokkulepitud ajatamise nüüdispuhasväärtusest ⁽⁷²⁾. Edasilükkamised hõlmavad tegeliku panuse koguväärtust [...] miljonit eurot. Summa arvutamisel arvutatakse nüüdispuhasväärtuse vahe lõpptähtpäeval tehtava tagasimakse või kohese tagasimakse vahel kõrvale jäetud lepingute kohaldamisel, diskonteerituna turu intressimääraga ([...]) [...]: [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...].
- (260) Eespool öeldut arvesse võttes on kogusumma, mida saab pidada abisaaja tegelikuks ja asjakohaseks panuseks, [...] miljonit eurot, mis võrdub [...] %ga ümberkorralduskuludest. Neist [...] miljonit eurot tuleb uuest turutingimustel põhinevatest rahalistest vahenditest, mis on saadud [...] müügist, [...] õhusõidukit ja mootoreid hõlmavast kapitalirendist ning [...] saadud uuest rahastamisest (põhjendus 43). Need summad võivad ümberkorralduskava kehtivusaja jooksul suureneدا tänu [...] -st saadud tulule, kuid selle suurust ei saa siiski piisavalt kindlalt hinnata ja kindlaks määrata, et seda saaks pidada abisaaja tegelikuks omapanuseks ümberkorralduskulude katmiseks.
- (261) Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 64 võib komisjon ainult erandjuhtudel ja eriliste raskuste korral nõustuda panusega, mis on väiksem kui 50 % ümberkorralduskuludest, kui omapanuse summa jääb siiski oluliseks.
- (262) Praegustes COVID-19 pandeemia puhkemise järgsetes oludes leiab komisjon, et olenevalt konkreetsest juhtumist võib olla põhjendatud, et omapanused on väiksemad kui kehtestatud künnis 50 % ümberkorralduskuludest, seni kuni need jäävad siiski oluliseks ja hõlmavad turutingimustel põhinevat täiendavat uut rahastamist ⁽⁷³⁾. Seoses tasemega, mida komisjon peaks käesoleval juhul asjakohaseks, on komisjon oma juhtumite praktikas leidnud, et omapanus, mis moodustab 24 % ümberkorralduskuludest, võib olla oluline ja seega võib olla proportsionaalne ümberkorraldusabi, mis moodustab 76 % ümberkorralduskuludest ⁽⁷⁴⁾.
- (263) Komisjon leiab, et Portugal on tõendanud erandlike asjaolude esinemist. Eelkõige tunnistab komisjon, et COVID-19 pandeemia ja selle ohjamiseks võetud meetmed on loonud abisaaja jaoks erandlikud asjaolud olukorras, kus majanduses on tõsine häire ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b tähenduses ja millel on vahetu mõju liikuvus- ja lennutranspordisektorile ning selle võimele hankida rahastamisvahendeid turult. Kuna omapanus moodustab [...] % ümberkorralduskuludest ja pool sellest antakse uue rahastamisena, järeldab komisjon, et käesoleval juhul on väiksem kui 50 % omapanuse summa vastuvõetav.
- (264) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 65–67 kohaselt võib riigi toetus, mida antakse viisil, mis suurendab abisaaja omakapitali, kaitsta osanikke ja allutatud võlausaldajaid tagajärgede eest, mida tõi kaasa otsus investeerida abisaajasse, tekitades seega moraaliriski ja kahjustades turudistsipliini. Seega tuleks kahjude katmiseks abi anda ainult tingimustel, mis hõlmavad piisavat koormuse jagamist olemasolevate investorite vahel, ning riigi sekkumine peaks toimuma pärast seda, kui kahjud on täielikult arvesse võetud ja omistatud olemasolevatele osanikele ja allutatud võlausaldajatele. Õige koormuse jagamine tähendab ka, et igasugust riigiabi, mis tugevdab abisaaja omakapitali, tuleks anda tingimustel, mis võimaldavad riigile mõistliku osa abisaaja tulevases väärtuse kasvust, arvestades riigi omakapitalisüstei suurust võrdluses äriühingu ülejäänud omakapitali suurusega pärast kahjude katmist.

⁽⁷²⁾ Komisjoni 9. juuli 2014. aasta otsus seoses juhtumiga SA.38324 (2014/N) – Hispaania – Restruktureerimisabi Alestisele (ELT C 418, 21.11.2014, lk 6), põhjendus 82.

⁽⁷³⁾ Muudetud ajutine raamistik, punktid 3 ja 14a.

⁽⁷⁴⁾ Komisjoni 24. aprilli 2007. aasta otsus riigiabi kohta, mida Belgia on andnud ettevõtjale Inter Ferry Boats (C 46/05 (ex NN 9/04 ja ex N 55/05)) (ELT L 225, 27.8.2009, lk 1), põhjendused 348–350. Kõnealusel juhul kohaldas komisjon 1999. aasta ühenduse suuniseid raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta, milles on nõutud, et omapanus peab olema oluline, määramata kindlaks kohaldamise miinimumkünnist, milleks 2004. aasta päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on määratud 50 %.

- (265) Sellega seoses, kuigi ümberkorraldusabi koosneb peamiselt kapitalisüstidest või võlainstrumentide konverteerimisest omakapitaliks, omas Portugali riik enne päästmisabi andmist osanikuna abisaaja üle ühist kontrolli ja talle kuulub nüüd kontrolliv osalus nii abisaaja kui ka TAP Air Portugalis (põhjendused 8–12). Sellest järeldub, et Portugali riik on olnud tihedalt seotud põhjendustes 19–22 kirjeldatud strateegiliste ja finantsvalikutega, mille tõttu sai abisaajast raskustes olev ettevõtja. Sellest tulenevalt, eesmärgiga vältida moraalselt ohtu koormuse piisava jagamise kaudu, on asjakohane märkida, et riigi sekkumisega ümberkorraldusabi andjana lahendatakse rahalise tasakaalustamatuse ja kahjude olukorda, millega riik oli seotud aktsionärina, kes omab abisaaja üle ühist kontrolli. Nagu Portugal märkis, TAP SGPS [...] (põhjendus 45).
- (266) Sellest järeldub, et abisaaja olemasolevad aktsionärid, sealhulgas Portugali riik, jagavad ümberkorraldamise koormust piisavalt, sest tegelikkuses väheneb nende praeguste osaluste väärtus kahjumi katmisel nullini. Lisaks võõrandab TAP SGPS järk-järgult oma tegutsevad tütarettevõtjad Cateringpor, Groundforce, M&E Brasil, vabastades ennast äritegevusest. Selle tulemusena antakse ümberkorraldusabi riigi antud omakapitali vormis tingimustel, mis võimaldavad riigile kogu abisaaja tulevase kasu väärtuse võrdluses ülejäänud omakapitaliga, täites seega olemasolevate osanike koormuse piisava jagamise tingimuse, mis on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 67.
- (267) Tegelikult on finantseerimisasutustel ja investoritel, kes omavad võlakirju ja kes on abisaaja ja/või selle põhjenduste 67 punktis a ja põhjenduse 43 punktis g osutatud tütarettevõtjate võlausaldajad, kõrgema nõudeõiguse järguga võlad, mis ei ole maksejõuetuse või likvideerimise korral allutatud ei muude finantsvõlgade tasumisele, vaid arveldatakse enne aktsionäre, ega kahjumi katmisele. Kui päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes ei nõuta, et eelisõigusega võlausaldajad jagaksid ümberkorraldamistegevusega kaasnevat koormust, siis käesoleval juhul osalevad võlakirjaomanikud ja finantseerimisasutused tegelikult abisaaja ümberkorralduskulude katmises (põhjendus 259).
- (268) Peale selle, mis puudutab võlakirjaomanikke ja eesmärgiga vältida moraalselt ohtu, on asjakohane märkida, et abisaaja võlakirjaemissioon toimus 2019. aasta juunis ja detsembris (põhjendus 23), suhteliselt vahetult enne pandeemiat. Sellest tulenevalt ei ole need investorid ega laenuandjad rahastanud ega muul viisil stimuleerinud ülemäära riskide võtmist ega laienemist või ärilist käitumist, mis on aidanud kaasa abisaaja raskuste tekkimisele. Sellest järeldub, et abisaaja olemasolevate osanike poolne koormuse jagamine on asjakohane ja piisav.
- (269) Seetõttu järeldab komisjon, et ümberkorraldusabi on proportsionaalne ja hõlmab asjakohast koormuse jagamist.

6.4.2.4. Negatiivne mõju

- (270) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti f kohaselt tuleb ümberkorraldusabi andmisel võtta meetmeid, et piirata konkurentsimoonutusi, eelistatavalt struktuurseid, iseseisvate tegevuste võõrandamise vormis, mis soodustab väikeste konkurentide laienemist või piiriülest tegevust. Selleks et vähendada negatiivset mõju konkurentsile ja kaubandusele, ei tohiks päästmis- või ümberkorraldusabi saajad lisaks ka põhimõtteliselt olla viimase kümne aasta jooksul saanud samasugust abi. Vastasel juhul seavad korduvad päästmis- või ümberkorralduskavad kahtluse alla abisaaja suutlikkuse panustada koondtootlikkusse ja seega ka asjaomase majandustegevuse või piirkondade arengusse, samal ajal kui tõhusamad konkurendid siseturul seisavad silmitsi subsideeritud konkurentsiga ettevõtja poolt, kes muidu kaoks, vabastades turu kasvule ja kasutuselevõtule.

6.4.2.5. Ühekordse abi põhimõte

- (271) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 70 ja 71 kohaselt võib raskustes olevatele ettevõtjatele abi anda ainult ühe päästmis- või ümberkorraldamistegevuse jaoks. Seepärast, kui varem abisaajale antud päästmisabi, ümberkorraldusabi või ajutisest ümberkorraldustoetusest, sealhulgas enne päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jõustumist antud abist ja teatamata abi andmisest on möödunud vähem kui kümme aastat ei luba komisjon täiendavat abi anda (ühekordse abi põhimõte).

- (272) Lisaks Portugali sellekohasele avaldusele näitab komisjoni dokumentide kontroll, et viimase kümne aasta jooksul ei ole ükski abisaaja majandusüksusesse kuuluv ettevõtja (sealhulgas TAP SGPS, selle praegune sõsarettevõtja TAP Air Portugal ja kõik nende kontrollitavad tütaretevõtjad) saanud muud päästmisabi, ümberkorraldusabi või ajutist ümberkorraldustoetust. 1,2 miljardi euro suurune päästmisabi, mis kiideti heaks komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsusega, moodustab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 72 alapunkti a kohaselt osa ümberkorraldusabiga toetatavast üksikust ümberkorraldusmeetmest.
- (273) 2021. aasta aprillis ja detsembris ei esitanud komisjon ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel TAP Air Portugalile vastuväiteid kahju hüvitamise kohta (joonealune märkus 14). Nagu on aga märgitud ajutise raamistiku punktis 15, ei hõlma päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud ühekordse abi põhimõtte abi, mille komisjon tunnistas siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel, kuna sellist liiki abi ei ole päästmisabi, ümberkorraldusabi ega ajutine ümberkorraldustoetus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 71 tähenduses.

6.4.2.6. Konkurentsimoontonutusi piiravad meetmed

- (274) Nagu on selgitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 87–93, tuleks konkurentsimeetmed kehtestada proportsionaalselt abi moonutava mõjuga, eelkõige järgmise alusel: i) abi suurus ja laad ning tingimused ja asjaolud, mille alusel abi antakse; ii) abisaaja suurus ja suhteline tähtsus turul ning asjaomase turu omadused ja iii) asjaolu, millisel määral jääb moraalirisk püsima pärast omapanuse tegemist ja koormuse jagamise meetmete kohaldamist.
- (275) Struktuurimeetmed võivad hõlmata varade võõrandamist, tootmisvõimsuse või turuosa vähendamist. Need peaksid soodustama uute konkurentide turuletulekut, olemasolevate väikeste konkurentide laienemist või piiriülest tegevust, võttes arvesse turgu või turge, kus abisaajal on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon, eelkõige ülevõimsusega turge. Käitumuslikud meetmed peaksid tagama, et abiga rahastatakse ainult pikaajalise elujõulisuse taastamist.
- (276) Nagu põhjendustes 75–98 üksikasjalikult selgitatud, võtab Portugal kohustuse, et TAP SGPS võtab ümberkorraldusperioodil abist tulenevate konkurentsimoontonutuste piiramiseks järgmised meetmed:
- a) TAP SGPSi osaluste võõrandamine mittepõhitegevuses, st maapealses teeninduses (Groundforce), hoolduses (M&E Brasil) ja toitlustuses (Cateringpor);
 - b) lennukipargi ülempiir ei ületa [90–100] õhusõidukit;
 - c) kuni 18 igapäevase teenindusaja ülekandmine ühele tegelikule või potentsiaalsele konkurendile Lissaboni lennujaamas;
 - d) omandamise keeld ja
 - e) reklaamikeeld.
- i) Hinnang põhitegevusega mitteseotud äritegevuse võõrandamisele
- (277) Komisjon märgib, et Groundforce ja Cateringpor olid kuni 2019. aastani kasumit teenivad ja elujõulised ettevõtjad. Raskused, millega need ettevõtjad praegu silmitsi seisavad, on tingitud ainult COVID-19 kriisist, mis on lennundussektorile üldiselt negatiivselt mõjunud. Lisaks võtab komisjon positiivselt teadmiseks hinnangu TAP SGPSi osaluse väärtuse kohta äriühingus [...], mis on [...] miljonit eurot, samuti potentsiaalsete investorite huvi omandada [...]. Selline investorite huvi osutab sellele, et [...] müük jätkuvalt tegutseva ettevõtjana, millele järgneb selle ümberkorraldamine ja elujõulisuse taastamine lennundusturu taastudes, on realistlik stsenaarium. Nendel põhjustel järeldab komisjon, et TAP SGPSi osaluste võõrandamine äriühingutes Cateringpor ja Groundforce vastab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 80 nõuetele, kuna need kaks äriühingut, millel on praegu COVID-19 põhjustatud lennunduskriisi tõttu finantsraskusi, suudavad pikas plaanis tõhusalt konkureerida, kui neid juhib sobiv ostja, kes suudab need ümber korraldada ja muuta pikaajaliselt elujõuliseks.

(278) Komisjon peab konkurentsimoонutusi piiravaks meetmeks ka TAP SGPSi osaluste võõrandamist äriühingutes Cateringpor ja Groundforce. Selle hinnangu põhjus on asjaolu, et mõlemad eespool nimetatud äriühingud on vertikaalselt integreeritud TAP SGPSi kontserni ja esindavad selle peamist toitlustuse ja maapealse teeninduse pakkujat. Cateringpori ja Groundforce'i võõrandamine võimaldab muudel ettevõtjatel kui TAP SGPSil oma vastavatel turgudel konkureerida ja rahuldada suurt nõudlust TAP SGPSi teenuste järele. Järelikult on need võõrandamised kehtivad konkurentsimoонutusi leevendavad meetmed.

(279) Seevastu ei nõustu komisjon, et M&E Brasili võõrandamine on konkurentsimoонutusi piirav meede, kuna tegemist on ajalooliselt kahjumliku ettevõtjaga, kelle raskused tekkisid enne COVID-19 kriisi (põhjendus 77). Sellise ettevõtja võõrandamine on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 78 kohaselt pigem pikaajalise elujõulisuse taastamise meede.

ii) Hinnang lennukipargi suuruse ülempiiri kohta

(280) Turuosa või veomahu vähendamise meetmete hulgas on lennukipargi suurusele kuni 2025. aastani kehtestatud ülempiir [90–100] lennukit. Selline ülempiir tähendab vähendamist [...] õhusõiduki võrra võrreldes TAP Air Portugali lennukipargi suurusega 2019. aastal. Portugal tõendab, et ülempiir piirab tõhusalt TAP Air Portugali turuosa, kuna tal ei ole piisaval arvul õhusõidukeid, et 2025. aastal täielikult rahuldada lähtestsenaariumis esitatud IATA 2021. aasta oktoobri prognooside ⁽⁷⁵⁾ kohast liiklusnõudlust. Selle tulemusena väheneb abisaaja turuosa mitte ainult ümberkorraldamise eelse lennukipargi suuruse põhjal, vaid ka tema tõenäolise turupositsiooni põhjal ümberkorraldusperioodi lõpus. Lisaks on selline lennukipargi suuruse vähendamine kooskõlas konkurentsimeetmetega, mida komisjon on pidanud piisavaks lennuettevõtjate ümberkorraldamise korral ⁽⁷⁶⁾.

(281) Arvestades lennukipargi suuruse vähendamise mahtu ja kestust ning piiranguid, mille vähendamine abisaaja tegevusele paneb, peab komisjon lennukipargi [90–100] lennuki ülempiiri turuosa ja veomahu vähendamise kehtivaks meetmeks.

iii) Hinnang Lissaboni lennujaama teenindusaegade ülekandmise kohustusele

(282) Nagu on meenutatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 78, tuleks konkurentsimoонutusi piiravaid meetmeid võtta eelkõige turul või turgudel, kus ettevõtjal on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon. Arvestades, et TAP Air Portugalil on praegu ja talle jääb pärast ümberkorraldamist Lissaboni lennujaamas märkimisväärne turupositsioon (vt põhjendus 32), on Portugal teinud ettepaneku võtta kasutusele konkreetne struktuurimeede, et piirata konkurentsimoонutusi, mis tulenevad Lissaboni lennujaama suunduvatele ja sealt lähtuvatele reisijate lennutranspordi teenustele antavast abist.

Lissaboni lennujaama teenindusaegade ülekandmise kohustuse ulatus

(283) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 80 kohaselt peaksid konkurentsimoонutuste piiramiseks võetavad struktuurimeetmed tavaliselt olema selliste elujõuliste eraldiseisvate äriühingute võõrandamise vormis, mis on suutelised pikaajaliselt võimalik tõhusalt konkureerida, kui neid juhib sobiv ostja.

(284) 3. detsembril 2021 tegi Portugal ettepaneku võtta struktuuriline kohustus, millega TAP Air Portugal kannab teenindusaegade määruse artikli 8b alusel parandusmeetme kasutajale üle kuni 18 igapäevast teenindusaega Lissaboni lennujaamas. Parandusmeetme kasutaja kiidetakse heaks pärast järelevalveametniku avaldatud projektikonkursi.

⁽⁷⁵⁾ Vt joonealune märkus 34.

⁽⁷⁶⁾ Komisjoni 7. märtsi 2007. aasta otsus juhtumi SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) kohta – Cyprus Airwaysi ümberkorraldamine (ELT L 49, 22.2.2008, lk 25), põhjendused 129–133; komisjoni 19. septembri 2012. aasta otsus juhtumi SA.30908 (2011/C, ex N 176/2010) kohta, mida Tšehhi Vabariik rakendas České aerolinie, a.s. suhtes (ELT L 92, 3.4.2013, lk 16), põhjendus 139; komisjoni 27. juuni 2012. aasta otsus juhtumi SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) kohta – Air Malta plc. (ELT L 301, 30.10.2012, lk 29), põhjendus 130; komisjoni 26. juuli 2021. aasta otsus juhtumi SA.63203 (2021/N) kohta – Saksamaa – Ümberkorraldusabi Condorile (veel avaldamata), põhjendus 145; komisjoni 11. detsembri 2020. aasta otsus juhtumi SA.58463 (2020/N) kohta – Ümberkorraldusabi Corsairile (ELT C 41, 5.2.2021, lk 8), põhjendused 5, 34, põhjenduse 88 punkt b ja põhjendus 93.

- (285) Lissaboni lennujaama struktuurilise kohustuse põhieesmärk on tagada, et TAP Air Portugal kannaks konkurendile üle teenindusbaasi loomiseks või laiendamiseks vajalikud teenindusajad (õigused) ülekoormatud lennujaamas, kus TAP Air Portugalil on märkimisväärne turupositsioon (Lissaboni lennujaam), ja luua tingimused tõhusa konkurentsi pikaajaliseks säilitamiseks selles lennujaamas ⁽⁷⁷⁾. Nagu allpool täpsemalt kirjeldatud, leiab komisjon, et selline eesmärk on saavutatud, kuna struktuurne kohustus hõlmab i) märkimisväärset teenindusaegade kogust (st kuni 18 igapäevast teenindusaega), samas kui sellist teenindusaegade kogust ei ole tavaliselt Lissaboni lennujaama sisenemiseks või seal laienemiseks saadaaval, eelkõige päeva tipptundidel või tippnädalatel, ⁽⁷⁸⁾ ning ii) piisavad tingimused teenindusaegade ülekandmiseks parandusmeetme kasutajale (st tasuta ja tingimusteta üleandmine).
- (286) Vastavalt seletuskirjale, mis on lisatud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus Euroopa Liidu lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiseeskirjade kohta, ⁽⁷⁹⁾ peab „[k]indlaksmääratud lennujaama tulev tugev konkurent [...] koostama endale tugeva teenindusaegade varu, et suuta kõnealuses lennujaamas domineeriva lennuettevõtjaga (tavaliselt „riiklik“ lennuettevõtja) tegelikult konkureerida“.
- (287) Juurdepääsu puudumine teenindusaegadele on Euroopa kõige aktiivsematesse lennujaamadesse sisenemise või seal laienemise oluline takistus ⁽⁸⁰⁾. Teenindusaegade määru kohaselt on teenindusajad lennuettevõtjate tegevuse jaoks olulised, kuna ainult teenindusaegu omavatel lennuettevõtjatel on õigus saada juurdepääs lennujaama taristuteenustele, mida osutavad koordineeritud lennujaamade haldajad, ja järelikult teenindada nendesse lennujaamadesse suunduvaid või sealt väljuvaid lennuliine. Teenindusaegade määru kohaselt saab teenindusaegu lennuettevõtjate vahel vahetada või üle kanda ainult teatud kindlatel tingimustel, kui teenindusaegade koordinaatorilt on teenindusaegade määru alusel saadud sõnaselge kinnitus.
- (288) Kohustus, mis seisneb teenindusaegade ülekandmises Lissaboni lennujaamas, kõrvaldab seega TAP Air Portugal konkurentide sellesse väga ülekoormatud lennujaama sisenemise ja seal laienemise peamise tõkke. Portugali teenindusaegade koordinaatorilt (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) kogutud andmed näitavad, et Lissaboni lennujaama teenindusaegade taotlused ületavad saadaolevat veomahtu ⁽⁸¹⁾ ja et tegevuse oluliseks laiendamiseks Lissaboni lennujaamas vajalikke täiendavate teenindusaegade taotlusi ei saa rahuldada teenindusaegade jaotamise tavapärase üldmenetluse raames, kuna kasutamata teenindusaegade kogum on ebapiisav ja teenindusaegade varu on killustatud, mistõttu on tugeva konkurenti esilekerkimine ebatõenäoline.
- (289) Komisjon leiab, et kohustus, mille kohaselt TAP Air Portugal kannab üle teenindusaegu ülekoormatud lennujaamas, kus tal on märkimisväärne turupositsioon, et võimaldada konkurentidel baasi rajada või laiendada, on konkurentsimoonutuste minimeerimiseks kõige tõhusam konkurentsimeede. Võttes lisaks arvesse näiteks lennundussektori kriisi, mille tulemusel võib kogu kohustuste täitmise perioodi jooksul muutuda turul soodsatel tingimustel kättesaadavaks ülekantud teenindusaegade kasutamiseks vajalik muu vara (nt õhusõidukid), ei mõjuta teenindusaegadele keskendumine TAP Air Portugal pakutava paketi raames tema elujõulisust ja konkurent-sivõimet ⁽⁸²⁾.
- (290) Lisaks, võttes arvesse asjaolu, et konkureeriva lennuettevõtja baasi rajamine või laiendamine toob kaasa struktuuri-muutused Lissaboni lennujaama konkurentsimaastikul, tõdeb komisjon, et Portugali esitatud kohustus on struktuuriline.

⁽⁷⁷⁾ Komisjon märgib, et Lissaboni lennujaamas napib lennukite parkimiskohti, mille tõttu on kehtestatud kohalik eeskiri (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). 1. detsembril 2021 kinnitasid Portugali ametiasutused, et Lissaboni lennujaama haldaja on neid teavitanud, et parandusmeetme kasutaja saab juurdepääsu lennujaama taristule (sealhulgas parklatele).

⁽⁷⁸⁾ NAV Portugal sõnul näiteks [...].

⁽⁷⁹⁾ COM(2011) 827 final, 1. detsember 2011.

⁽⁸⁰⁾ Vt nt juhtum SA.57153 – *Saksamaa – COVID-19 – Abi Lufthansale*, põhjendus 224.

⁽⁸¹⁾ Näiteks NAV Portugal andmetel taotlesid kõik Lissaboni lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad IATA 2020. aasta suvehooajaks 167 264 teenindusaega, hooaja alguses eraldati aga 121 331 teenindusaega.

⁽⁸²⁾ Ühinemise ja monopolidevastase uurimise juhtumites on komisjon oma otsustuspraktikas aktsepteerinud muid kohustusi (nt proportsionaalsed erilepingud või juurdepääs püsikliendiprogrammidele), mille eesmärk on kõrvaldada teatavad tõkked konkreetsete lennuliinide käitama hakkamisel või neile laienemisel, näiteks juurdepääsu puudumine ümberistumiskohta viivatele lendudele või ärireisijatele (sageli püsikliendiprogrammide liikmed). Käesoleval juhul seisneb asjaomane takistus selles, et puudub juurdepääs lennujaama ülekoormatud taristule, mida saab tulemuslikult parandada ainult teenindusaegade ülekandmisega.

- (291) Eespool öeldut arvesse võttes järeldeb komisjon, et kohustus, mis seisneb teenindusaegade ülekandmises, on sobiv meede konkurentsimoonutuste minimeerimiseks, kuna see võimaldab struktuurset konkurentsi TAP Air Portugaliga reisijate lennutransporditeenuste osutamisel Lissaboni lennujaama ja lennujaamast, kus TAP Air Portugalil on oluline turupositsioon.
- (292) Lisaks leiab komisjon, et 18 teenindusaega päevas on piisav, et parandusmeetme kasutaja saaks oma tegevuse Lissaboni lennujaamas elujõuliselt sisse seada või seda laiendada, näiteks kasutades lennujaama kolme lennuki baasina ja tehes iga lennukiga kolm edasi-tagasi lendu päevas⁽⁸³⁾. Kui parandusmeetme kasutaja on kauglennuettevõtja, võimaldaksid 18 teenindusaega päevas kasutada lennujaama suurema arvu õhusõidukite baasina või saada ümberistumiskohta viivate lendude teenindamiseks vajalikke teenindusaegu. Kuna teenindusajad ei ole seotud ühegi kindla lennuliiniga, saavad lennuettevõtjad neid kasutada oma äriplaani kohaselt (st igal enda valitud lennuliinil). See võimaldab parandusmeetmete kasutajal saavutada mastaabi- ja mitmekülsussäästu ning konkureerida TAP Air Portugaliga tulemuslikumalt. Selle kohta märgib komisjon, et kui emb-kumb TAP Air Portugali kahest konkurendist, kellel on Lissaboni lennujaamas suurim lennukipark (st Ryanair ja easyJet), lisab kolm lennukit, suurendaks juba see nende lennukiparki enam kui 40 %, mis tooks kaasa märkimisväärse täiendava tegeliku konkurentsi Lissaboni lennujaamas.
- (293) Seetõttu järeldeb komisjon, et struktuurse kohustuse raames ülekantava teenindusaegade paketi suurus on asjakohane ja tõhus, et tugevdada konkurentsi Lissaboni lennujaamas, käivitades uue konkurendi tõhusa sisenemise või juba baasi omava tegutseva konkurendi laienemise.
- (294) Kõigele lisaks leiab komisjon, et teenindusaegade ülekandmine TAP Air Portugalilt parandusmeetme kasutajale teenindusaegade määruse artikli 8b alusel, nagu on sätestatud Portugali esitatud kohustuses, on nii õiguslikult kui ka tegevuslikult asjakohane.
- (295) Teenindusaegade määruse artikkel 8b lubab õiguspäraselt teatavates olukordades teenindusaegu üle kanda ilma rahalise hüvitiseta teenindusaegade algsele omanikule. Need olukorrad hõlmavad teenindusaegu, mis on üle kantud asjaomase liikmesriigi poolt lõplikus riigiabiotsuses pakutud kohustuste raames. Sellisel juhul võib teenindusaegade ülekandmist pidada liidu õiguse kohaseks nõudeks. Selle lennuettevõtja seisukohast, kes on kohustatud teenindusaegu üle kandma või kellele antakse juhised selle kohta, kuidas neid kasutada, on liikmesriigi võetud kohustusel või talle seatud tingimusel tegelikult liikmesriigi jaoks sunnijõud, kuna lennuettevõtja võib saada siseturuga kokkusobivat riigiabi ainult selle kohustuse või tingimuse täitmise korral⁽⁸⁴⁾.
- (296) Tegevuse seisukohalt kantaks teenindusajad üle tasuta ja tingimusteta, võimaldades parandusmeetme kasutajal valida teenindusajad, mis sobivad kõige paremini tema uue või laiendatud tegevusega Lissaboni lennujaamas, ning kasutada ülekantud teenindusaegu paindlikult mis tahes lennuliinil, mis väljub Lissaboni lennujaamast või suundub sinna. Seega võimaldab teenindusaegade ülekandmine ilma ühegi kasutustingimusega parandusmeetme kasutajal i) jaotada ülekantud teenindusaegu oma ärimudeli kohaselt, tagades seega kestlikuma kasvu; ii) jaotada teenindusaegu nii, et see suurendab tihedus- ja mastaabisäästu, ning iii) kohaneda nõudluse muutumisega, kui teenused algselt kavandatud lennuliinidel ei ole enam kasumlikud, mis on hädavajalik ajal, mil nõudlus reisijate lennutranspordi teenuste järele on väga muutlik.

⁽⁸³⁾ Lissaboni 2019. aasta augustikuu esmaspäevase teenindusaegade profiili põhjal, mida kasutasid 2019. aastal Ryanairi ja easyJeti üheksa Lissaboni lennujaama baasina kasutatavat lennukit, hindab Portugal, et baasi iga õhusõiduk kasutab päevas keskmiselt 5,55 teenindusaega. TAPi Lissaboni baasi lennukid kasutaksid keskmiselt oluliselt vähem teenindusaegu päevas.

⁽⁸⁴⁾ Kuigi teenindusaegade määruse artiklis 8b riigiabi eeskirju otsesõnu ei nimetata, nagu seda tehakse ühinemis- või monopolivastaste eeskirjade puhul, võib artiklit 8b mõista nii, et see hõlmab riigiabi eeskirju. Artikkel 8b hõlmab liidu õiguse alusel kehtestatud teenindusaegade piiramist või nende kõrvaldamist (esimene lause) ning neid samme, mis tulenevad liikmesriigi konkurentsioiguse, ELi toimimise lepingu artiklite 101 ja 102 ning ühinemismääruse kohaldamisest (teine lause), kuid ei piirdu nende juhtumitega, nagu on näidatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 793/2004 (millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) artikli 8b teises lauses ja põhjenduses 17 („Kahtluste vältimiseks tuleks sätestada, et käesoleva määruse sätete kohaldamine ei piira asutamislepingu konkurentsieeskirju, eelkõige selle artikleid 81 ja 82 ning nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrust (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumise üle“). Riigiabi eeskirjad on sätestatud asutamislepingu konkurentsi käsitlevas peatükis ning arvamus, et teenindusaegade ülekandmine võib kuuluda selle sätte kohaldamisalasse, kui see tuleneb ametiasutuste nõuetest, mis on sätestatud riigiabi otsuses, on kooskõlas artikli 8b esimese lause sõnasõnalise tõlgendusega ja sätte üldise teleoloogilise tõlgendusega (koostoimes põhjendusega 17).

- (297) Komisjon tõdeb, et parandusmeetme kasutaja teenindusaegade valikut võivad piirata kaks kaitsemeetet, mille eesmärk on kaitsta TAP Air Portugali sõlmennujaama tegevust Lissaboni lennujaamas, nimelt: i) enne kella 8:00 kohaliku aja järgi, hommikul ja enne kella 20.00 kohaliku aja järgi ülekantavate teenindusaegade arvu ülempiir ning ii) 20- või 60-minutiline ajavahemik, millesse TAP Air Portugali ülekantavad teenindusajad peavad mahtuma (vt põhjendused 84–85). Komisjon leiab siiski, et need kaitsemeetmed ei piira oluliselt parandusmeetme kasutaja võimalust pääseda juurde sobivatele teenindusaegadele ja konkureerida tõhusalt TAP Air Portugaliga, kasutades parandusmeetmena ülekantud teenindusaegu. Mis puudutab teenindusaegade arvu ülempiiri ajavahemiku kohta päevas, on komisjon kasutanud Portugali esitatud andmeid, et kontrollida, kas ülempiirid on kooskõlas lennujaama baasina kasutatavate õhusõidukite tavaliste edasi-tagasi lendudega, või kui ei ole, et neid siis ei kohaldata. Näiteks enne kella 20.00 kohaliku aja järgi ülekantavate teenindusaegade ülempiiri ei kohaldata lennujaamas baseeruvate õhusõidukite suhtes, mis kasutavad teenindusaegu pikamaalendude jaoks, et võtta arvesse Lissabonist pärastlõunal välja lendavate ja öösel lendavate lennuettevõtjate teenindusaegade taotlusi. Seoses ajavahemikuga sisaldab kohustus sätet, mis tagab, et TAP Air Portugal ei saa kasutada oma kaalutusõigust, et kahjustada parandusmeetme kasutaja tõhusat tegevust ⁽⁸⁵⁾.
- (298) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et 18 teenindusaja paketi ülekandmine vastab võõrandatud äripaketi elujõulisuse ja atraktiivsuse ning tõhusa konkurentsi struktuurilise tugevdamise tingimustele Lissaboni lennujaamas.

Lissaboni lennujaama teenindusaegade ülekandmise kohustuse kestus

- (299) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 78 kohaselt peaks võõrandamine konkurentsimoonutuste piiramiseks toimuma ilma põhjendamatu viivitusega, võttes arvesse võõrandatava vara liiki ja mis tahes takistusi ning igal juhul ümberkorralduskava kehtivuse jooksul.
- (300) Portugali esitatud kohustuse raames nähakse ette, et teenindusaegu pakutakse potentsiaalsetele parandusmeetme kasutajatele kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni, mis tähendab niipea, kui komisjon kiidab parandusmeetmete kasutaja heaks, või kuni 2025. aasta lõpuni (vt põhjendus 27), olenevalt sellest, kumb on varasem. Lisaks avaldatakse vastav konkursikutse igaks IATA hooajaks piisavalt varakult enne teenindusaegade üldise jaotamismenetluse algust, kuni parandusmeetme kasutaja on heaks kiidetud. Teisisõnu avaldatakse konkursikutse enne igat IATA hooaega, alustades IATA 2022./2023. aasta talvehooajast ⁽⁸⁶⁾ kuni 2025. aastani, välja arvatud juhul, kui TAP Air Portugal kannab teenindusajad komisjoni poolt heaks kiidetud parandusmeetme kasutajale üle enne seda aegumiskuupäeva.
- (301) Komisjon leiab, et NAV Portugali esitatud andmed lennuettevõtjate Lissaboni lennujaamas teenindusaegade saamise taotluste kohta viitavad jõuliselt sellele, et hoolimata ebasoodsatest turutingimustest oleksid konkurendid valmis lisama teenindusaegu ja alustama tegevust Lissaboni lennujaama või seal laienema. Seepärast peab komisjon tõenäoliseks, et teenindusajad kantakse parandusmeetme kasutajale üle enne ümberkorraldusperioodi lõppu. Igal juhul peaks see ajavahemik olema piisavalt pikk, et reisijate lennutranspordi sektor taastuks COVID-19 kriisist ja et reisilennuliiklus taastuks kriisieelsele tasemele.
- (302) Kõike eespool esitatut arvesse võttes järeldeb komisjon, et kohustuse kestus on piisav.

Lissaboni lennujaamas parandusmeetmena ülekantavate teenindusaegade kasutaja kõlblikuskriteeriumid

- (303) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 80 kohaselt peaks võõrandatava äriühingu ostja selleks, et olla sobiv, tagama, et võõrandatud äriühing suudab pikaajaliselt tõhusalt konkureerida.
- (304) Vastavalt Portugali esitatud kohustusele peab võimalik parandusmeetme kasutaja teenindusaegade omandamise õiguse saamiseks
- a) olema ELi/EMP liikmesriigi väljastatud kehtivat tegevusluba omav lennuettevõtja;

⁽⁸⁵⁾ „Saabuvate ja väljuvate lendude teenindusajad peavad olema sellised, et need jätavad parandusmeetme kasutajale nii palju kui võimalik mõistliku tagasilennu valmistumise aja, võttes arvesse parandusmeetme võimaliku abikõlbliku kasutaja ärimudelit ja õhusõiduki kasutamise piiranguid.“

⁽⁸⁶⁾ IATA 2022./2023. aasta talvehooaeg on esimene IATA hooaeg, mille üldine teenindusaegade jaotamismenetlus ei ole käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevaks alanud.

- b) olema sõltumatu ja mitteseotud TAP Air Portugaliga;
- c) olema vaba tema suhtes kohaldatavatest konkurentsimeetmetest, kui ta on saanud COVID-19 rekapitalizeerimise rahastamisvahendist rohkem kui 250 miljonit eurot ⁽⁸⁷⁾;
- d) võtma kohustuse kaitada Lissaboni lennujaama baasina kasutavaid ja parandusmeetmena antud teenindusaegadel lendavaid õhusõidukeid kuni ümberkorralduskava lõpuni. Võimalikud parandusmeetme kasutajad märgivad oma ettepanekutes nende Lissaboni lennujaamas baseeruvate õhusõidukite arvu, mis kasutavad parandusmeetmena ülekantavaid teenindusaegu. Selleks peab võimalik parandusmeetme kasutaja võtma kohustuse järgida kohaldatavaid ELi ja siseriiklikke tööõiguse alaseid õigusakte, mida ELi kohtud on tõlgendanud asjakohasena (vt nt Nogueira, liidetud kohtuasjad C-168/16 ja C-169/16).
- (305) Lennutegevusloaga seotud kõlblikuskriteerium on vajalik, tagamaks et parandusmeetme kasutaja saab piiranguteta korraldada siseriiklikke ja ELi-/EMP-siseseid lende, tagades sellega ühendused Lissaboni lennujaamas, mis on komisjoni peamine hindamiskriteerium.
- (306) Sõltumatuse ja seoste puudumisega seotud kõlblikuskriteerium on vajalik tagamaks, et parandusmeetme kasutaja konkureerib tõhusalt TAP Air Portugaliga.
- (307) Konkurentsimeetmetega hõlmatud suure rekapitalizeerimisabi saajate suhtes kohaldatav kõrvalejätmise kriteerium on vajalik, vältimaks seda, et ettevõtjad, kelle suhtes on kohaldatud võrdsete tingimuste taastamiseks lisameetmeid, nagu on osutatud ajutise raamistiku punktis 72, saaksid sarnaste struktuurimeetmete kaudu konkurentsieelse, eesmärgiga piirata konkurentsimoontusi ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Mis puudutab baasiga seotud viimast kõlblikuskriteeriumi, on see vajalik, et võimaldada tõhusat konkurentsi, tagades seega nende kohustuste tulemuslikkuse. Lisaks toetab see elujõulise konkurenti tulekut Lissaboni lennujaama või tema laienemist ning seab TAP Air Portugal konkurentsiohtu lennujaama suunduvatel või lennujaamast väljuvatel liinidel.
- (309) Komisjon märgib, et baasiga seotud kõlblikuskriteeriumit täiendavad kaks kohustuse sätet, mille eesmärk on maksimeerida parandusmeetmena ülekantud teenindusaegu kasutavate Lissaboni lennujaamas baseeruvate õhusõidukite arvu. Esimene säte seisneb selles, et kohaliku aja järgi enne kella 8.00 ülekantavate teenindusaegade arv, mis on äriliselt väga väärtuslikud, seotakse lennujaama baasina kasutavate õhusõidukite arvuga. Teine säte hõlmab järjestamiskriteeriume, millega motiveeritakse parandusmeetme kasutajaid kasutama parandusmeetmena ülekantud teenindusaegadel lendavate lennukite baasina Lissaboni lennujaama. Konkureerivate ettepanekute korral eelistab komisjon kahanevas järjekorras neid ettepanekuid, mille on esitanud võimalikud parandusmeetme kasutajad, kes eelkõige i) tagavad suurima istekohtade arvu parandusmeetmeid kasutavates Lissaboni lennujaamas baseeruvates õhusõidukites alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni ning ii) teenindavad suurimat arvu sihtkohti otselendudega, mida tehakse baasi lennukitega, kasutades parandusmeetmena antud teenindusaegu alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni (otseühendused, sagedust arvesse võtmata).
- (310) Kõike eespool esitatut silmas pidades järeldeb komisjon, et võimalike parandusmeetme kasutajate kõlblikuskriteeriumid on asjakohased, kuna need i) võimaldavad piisaval arvul lennuettevõtjatel, kes võivad saadaolevatest teenindusaegadest huvitatud olla, osaleda projektikonkursil ja ii) tagavad teenindusaegadele juurdepääsu proportsionaalsed nõuded, hõlbustades sellega tõhusa konkurentsi säilitamiseks võetavate meetmete rakendamist.

Lissaboni lennujaamas teenindusaegade ülekandmise mõju TAP Air Portugal elujõulisuse taastamise väljavaadetele

- (311) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 92 kohaselt ei tohiks konkurentsimoontusi piiravate meetmetega ohustada abisaaja väljavaateid elujõulisuse taastamiseks, mis võib juhtuda, kui meede on väga kulukas, või asjaomase liikmesriigi poolt nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel, vähendaks abisaaja tegevust sellisel määral, et selle elujõulisuse taastamine oleks ohustatud, samuti ei tohiks meetmed mõjutada tarbijaid ega konkurentsi.

⁽⁸⁷⁾ Selle kriteeriumi kohaselt ei ole kõlblikud need võimalikud parandusmeetme kasutajad, kes vastavad kumulatiivselt kahele järgmisele tingimusele: i) nad on saanud COVID-19 rekapitalizeerimismeetme raames üle 250 miljoni euro ja ii) nende suhtes kohaldatakse lisameetmeid tõhusa konkurentsi säilitamiseks asjaomastel turgudel, kus neil on märkimisväärne turujõud ajutise raamistiku punkti 72 tähenduses.

⁽⁸⁸⁾ Kuna nende võimalike parandusmeetme kasutajate arv, kelle suhtes kohaldatakse ajutise raamistiku alusel konkurentsimeetmeid, on eeldatavasti väike, ei vähenda see kõrvalejätmise kriteerium Lissaboni lennujaamas teenindusaegade ülekandmise kohustuse tõhusust.

- (312) Seda tausta arvestades on komisjon hinnanud, mil määral 18 igapäevase teenindusaja ülekandmine Lissaboni lennujaamas i) vähendaks TAP Air Portugali tegevust, võttes arvesse tema ärimudelit lennujaamas, ning ii) mõjutaks TAP Air Portugali elujõulisuse taastumist ümberkorraldusperioodi lõpus (2025).
- (313) Mis puudutab 18 igapäevase teenindusaja ülekandmise mõju, märgib komisjon, et Portugali esitatud kohustus on välja töötatud, võttes arvesse TAP Air Portugali Atlandi-üleste kauglendude strateegilist ja sõmlennujaama mudelit. Eelkõige hõlmab kohustus kahte meetet, millega välditakse ülekantavate teenindusaegade koondumist nendele tundidele, mis on Lissaboni sõmlennujaama jaoks üliolulised (peamiselt hommikutunnid), kuid mis ei ole kriitilise tähtsusega sõmlennujaamavälise tegevuse jaoks. Esimene meede seisneb päeva kolmel perioodil ülekantavate teenindusaegade arvu piiramises. Täpsemalt öeldes ei ole TAP Air Portugal kohustatud üle kandma i) rohkem kui ühe teenindusaja enne kella 8.00 (kohaliku aja järgi) parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaam, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse; ii) üle poole kõigist parandusmeetmena antavatest teenindusaegadest enne kella 12.00 (kohaliku aja järgi) ning iii) rohkem teenindusaegu enne kella 20.00 (kohaliku aja järgi) kui parandusmeetme teenindusaegade koguarv miinus üks teenindusaeg parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaamas, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse lühilendude jaoks. Teine meede seisneb selles, et TAP Air Portugalile antakse teatav paindlikkus, mis puudutab ülekantavate teenindusaegade täpseid aegu, tingimusel et taotletud aegade kohandamine ei mõjuta negatiivselt parandusmeetme kasutaja kavandatud tegevust ja seega ka võetud kohustuse loodud konkurentsi tõhusust. Täpsemalt öeldes kannab TAP Air Portugal üle parandusmeetme kasutaja taotletud teenindusaegadele vastava teenindusaja täpsusega +/- 20 minutit lühilendude puhul ja +/- 60 minutit pikamaalendude puhul, välja arvatud juhul, kui TAP Air Portugalil ei ole vastavas ajaaknas teenindusaegu. Lisaks neile kahele erimeetmele märgib komisjon, et võimalikke parandusmeetme kasutajaid motiveeritakse kasutama parandusmeetmena antud teenindusaegu baaslennujaama tegevuses, mis vähendab veelgi ohtu, et teenindusaegade taotluste arv koondub piiratud arvule hommikutundidele.
- (314) Seetõttu sisaldab Portugali pakutud kohustus sätteid, mis vähendavad kasulikult riski, et teenindusaegade ülekandmine kahjustaks TAP Air Portugali liinivõrku ja panust Lissaboni sõmlennujaama ühendustesse, piiramata põhjendamatult parandusmeetme kasutaja tegevust.
- (315) Mis puudutab 18 igapäevase teenindusaja ülekandmise finantsmõju, on komisjon hinnanud, kas TAP Air Portugali pikaajaline elujõulisus taastuks pärast ümberkorraldamist, nagu on määratletud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 52, ⁽⁸⁹⁾ pessimistliku stsenaariumi korral, milles TAP Air Portugali tegevus pärast teenindusaegade ülekandmist väheneks struktuurset võrreldes teatatud ümberkorralduskavaga. Selleks kasutas komisjon Portugali poolt tundlikkusanalüüsi raames esitatud 2025. aasta finantsprognoose, mida on kohandatud, et võtta arvesse tulude, ⁽⁹⁰⁾ ärikasumi ja netotulu hinnangulist vähenemist, mis tuleneb 18 teenindusaja ülekandmisest.
- (316) Komisjon on rakendanud elujõulisuse taastumise standardteste, mis põhinevad kasutatud kapitali tulususe, omakapitali tulususe, võlgade ja krediitdivõimelisuse näitajatel. Selle põhjal ja nagu on kirjeldatud allpool tabelis 3, leidis komisjon, et ümberkorraldusperioodi lõpus TAP Air Portugal:
- a) tagab kasutatud kapitali tulususe, mis ületab veidi lisakapitali kaasamise ja võla (alternatiiv)kulu (1. test);
 - b) tagab aktsionäride omakapitali piisava tulususe, mis ületab veidi lisakapitali kaasamise (alternatiiv)kulu (2. test);
 - c) on taastanud oma (positiivse) omakapitali ja saavutanud palju parema võlapositsiooni kui raskustes oleva ettevõtja praegune positsioon (3. test) ning
 - d) saavutab krediitdivõimelisuse suhtarvu, mis võimaldab juurdepääsu kapitaliturgudele ilma riigiabita (tagatis) (4. test).

⁽⁸⁹⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 52 kohaselt saavutatakse pikaajaline elujõulisus, kui abisaaja on võimeline tagama omakapitali piisava tulususe ja suudab turul omal jõul konkureerida.

⁽⁹⁰⁾ Teenindusaegade ülekandmisest tulenev tulude vähenemine vastab tulude puudujäägile teenindusaegade ülekandmiseta võrreldes väiksema arvu lühilendude teenindamisel. Kuna TAP Air Portugali korraldatavad lühilennud toovad reisijaid ka tema ülemaailmsesse liinivõrku, hõlmab tulude vähenemine nii lühilendudel veetud reisijatele saadava otsetulu vähenemist kui ka lühilendudel pikamaalendudele ümberistuvatelt reisijatelt saadavate tulude kaotust.

Tabel 3

18 teenindusaja ülekandmise mõju TAP Air Portugali elujõulisuse taastumisele

2025	Ümberkorralduskava Teenindusaegu üle ei kanta	Tundlikkusanalüüs Üle kantakse 18 teenindusaega
Elujõulisuse 1. test: ROCE > WACC 7,5–8 %; 2. test: ROE > kapitali hind 10,5–11 %		
ROCE $(= (1-21\%) \cdot \text{EBIT}/\text{CE})$	[...]	[...]
ROE $(= \text{netotulu}/\text{omakapital})$	[...]	[...]
Võlad ja krediitdiviimelisus: 3. test: raskustes olev ettevõtja, kui EBITDA/intress < 1 ja võlg/omakapital > 7,5; 4. test: võlg/EBITDA < 3–3,5		
Netovõlg/omakapital	[...]	[...]
EBITDA/intressikulu	[...]	[...]
Netovõlg/EBITDA	[...]	[...]

- (317) Komisjon on kontrollinud ka seda, et pessimistlikumate stsenaariumide (tundlikkuse) korral ei vajaks TAP Air Portugal täiendavat abi (nt netotulu on endiselt positiivne ja finantsturgudele juurdepääsu suutlikkus endiselt tõendatud).
- (318) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon ühest küljest, et kohustus kanda üle 18 teenindusaega Lissaboni lennujaamas ei ohusta TAP Air Portugali elujõulisuse taastumist.
- (319) Teisest küljest tunnistab komisjon, et TAP Air Portugal tegutses ümberkorraldusperioodi lõpus positiivse, kuid suhteliselt väikese marginaaliga (2025. aastal ligikaudu [...] %). Lisaks oleks tema võla tase, mõõdetuna omakapitali baasi alusel, [...]. Peale selle, kuigi tundlikkusanalüüs põhineb pingelistel turutingimustel, nagu kütusehinna tõus ja inflatsioon, ei näe see ette selliste ettenägematute järskude nõudlusšokkide mõju TAP elujõulisusele nagu pandeemiatest tulenevad šokid. Arvestades, et TAP Air Portugali tegevuse vähendamine lisaks ümberkorraldamise raames tehtavale vähendusele mõjutaks ebaproportsionaalselt TAP Air Portugali netotulu, võib enam kui 18 teenindusaja ülekandmine seada kahtluse alla tema elujõulisuse taastumise kõige ebasoodsamas turuolukorras.

Järeldus Lissaboni lennujaamas teenindusaegade ülekandmise kohustuse kohta

- (320) Võttes arvesse kõike eespool nimetatut, järeldab komisjon, et Portugali pakutud kohustus piirata konkurentsimoonutusi Lissaboni lennujaamas, kus TAP Air Portugalil on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon, on päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega kooskõlas ja seda täidetakse suunistes sätestatud vastuvõetavustingimusedena.

iv) Hinnang omandamiskeelu ja reklaamikeelu kohta

- (321) Seoses käitumuslike meetmetega kohustub Portugal järgima päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 84 sätestatud meetmeid, nimelt: i) mis tahes äriühingu aktsiate omandamise keeld, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik abisaaja pikaajalise elujõulisuse tagamiseks ja kui komisjon annab selleks nõusoleku, ning ii) oma tooteid ja teenuseid turundades tuleb hoiduda riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelisena (põhjendus 98). Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 83 tagavad need meetmed, et „abi kasutatakse ainult pikaajalise elujõulisuse taastamiseks ning seda ei kuritarvitata tõsiste ja püsivate turu struktuuri moonutuste pikendamiseks või abisaaja kaitsmiseks eluterve konkurentsi eest“.
- (322) Seetõttu leiab komisjon, et konkurentsimeetmed on ümberkorraldusabi negatiivse mõju vähendamiseks asjakohased.

6.4.2.7. Läbipaistvus

- (323) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti g kohaselt peab liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja avalikkusel olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele. See tähendab, et Portugal peab järgima päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 96 sätestatud läbipaistvussätteid. Komisjon märgib, et Portugal teeb asjakohase teabe kättesaadavaks järgmisel veebisaidil:

<https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais>

6.5. Järeldus siseturuga kokkusobivuse kohta

- (324) Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾ artikli 9 lõike 6 kohaselt tehakse ametliku uurimismenetluse lõpetamise otsused niipea, kui on kõrvaldatud kahtlused teatatud meetme siseturuga kokkusobivuse kohta.
- (325) Eespool öeldu põhjal teeb komisjon järelduse, et kuigi menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused on kõrvaldatud, on ümberkorraldusabi negatiivne mõju lennutranspordisektorile piiratud, arvestades eelkõige konkurentsimoontusi piiravaid meetmeid, mille rakendamise peaks tagama Portugal. Seega kaalub ümberkorraldusabi positiivne mõju, mis tekib Portugali ühendatust tagava lennutranspordiga seotud majandustegevuse arengule ja sellest kasu saavale seotud tegevusele turismisektoris, tingimusel et Portugal tagab ümberkorralduskava elluviimise, üles ülejäänud negatiivsed mõjud konkurentsile ja kaubandusele, mis ei saa seega sellisel määral kahju, et see oleks vastuolus ühiste huvidega. Seetõttu tuleks abi kokkusobivuse tingimusena sätestada Portugali võetud kohustuste täitmine.
- (326) Seetõttu järeldab komisjon oma üldhinnangus, et ümberkorraldusabi on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c, kuna see hõlbustab lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste arengut ega moonuta konkurentsi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (327) Lisaks peab komisjon vajalikuks, et Portugal esitaks iga kuue kuu järel kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni korrapäraseid aruandeid ümberkorralduskava rakendamise kohta. Nendes aruannetes täpsustatakse eelkõige Portugali võetud rahastamiskohustuse ja abisaaja omapanuse maksekuupäevi, TAP Air Portugali lennukiparki kuuluvate õhusõidukite ja veomahtude muutusi ning kõiki kõrvalekaldeid lennuettevõtja ümberkorralduskavas sätestatud finants- või tegevustrajektooridest, mis puudutab tulusid, ümberkorraldusmeetmetest tulenevate kulude piiramist ja kulude vähendamist ja sissetulekuid ning Portugali või vajaduse korral abisaaja kavandatud või võetud parandusmeetmeid.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ümberkorraldusabi, mida Portugali Vabariik kavatseb anda praegu Portugali riigi ainukontrolli all oleva majandusüksuse kasuks, millesse kuuluvad äriühingud Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) ja kõik nende kontrolli all olevad tütarettevõtjad, meetmetena summas 2 550 miljonit eurot, on siseturuga kokkusobiv artiklis 2 sätestatud tingimustel.

Artikkel 2

1. Portugali Vabariik kannab hoolt selle eest, et Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) või nende tütarettevõtjad rakendaksid asjakohaste tähtaegade jooksul täielikult käesolevas otsuses kirjeldatud ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed.

⁽⁹¹⁾ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad ELi toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

2. Portugali Vabariik kannab hoolt selle eest, et Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) või nende tütarettevõtjad rakendaksid ümberkorralduskavas ettenähtud tähtaegade jooksul täielikult käesolevas otsuses kirjeldatud konkurentsimoонutusid piiravad meetmed, nimelt:

- a) osaluse täielik võõrandamine äriühingutes SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. ja Catering de Portugal, S.A.;
- b) Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) lennukipargi suuruse piiramine kuni [90–100] õhusõidukini;
- c) kaheksateistkümne igapäevase teenindusaja pakkumine ülekandmiseks Lissaboni lennujaamas;
- d) mis tahes äriühingu aktsiate omandamisest hoidumine, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. (TAP Air Portugal) või nende tütarettevõtjate pikaajalise elujõulisuse tagamiseks, ja käesoleval juhul tingimusel, et komisjon kiidab omandamise heaks, ning
- e) hoidumine nende toodete ja teenuste turustamisel riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelisena.

3. Portugali Vabariik esitab komisjonile korrapäraseid aruandeid ümberkorralduskava rakendamise kohta iga kuue kuu tagant alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni 31. detsembrini 2025. Nendes aruannetes täpsustatakse eelkõige riigi võetud rahastamiskohustuse ja abisaaja omapanuse tegeliku väljamakse kuupäevi, Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) liinivõrgu, turupositsiooni, tema lennukiparki kuuluvate õhusõidukite ja veomahtude muutusi ning kõiki kõrvalekaldeid ümberkorralduskavas sätestatud finants- või tegevustrajektooridest, mis puudutab tulusid, kulude piiramist ja kulude vähendamist ning ümberkorraldusmeetmetest saadud sissetulekuid ning Portugali või vajaduse korral abisaaja kavandatud või võetud parandusmeetmeid.

Artikkel 3

Portugali Vabariik peab teavitama komisjoni otsuse täitmiseks võetud meetmetest kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse kättesaamist.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Portugali Vabariigile.

Brüssel, 21. detsember 2021

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/764,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2284 all)

(Ainult horvaadikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Horvaatia esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (11) Horvaatia esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Horvaatia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	B	B	B	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (12) Seoses Horvaatia poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Croatia Control) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2024. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.
- (13) Komisjon märgib, et Horvaatia esitatud tulemuslikkuse kava projektis on Croatia Controlile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks tõhusa ohutusjuhtimise süsteemi rakendamine, mis võimaldab ohutusriske varakult kindlaks teha ja maandada, riskianalüüsivahendi (RAT) metoodikal põhinevate raskusastmete kohaldamine, õiglase suhtumise alane aruandlus ja muud spetsiifilised ohutusvahendid. Komisjon leiab siiski, et kirjeldada tuleks konkreetseid meetmeid, et näidata, kuidas Horvaatia ohutuspoliitika ja -eesmärkide valdkonnas ohutuseesmärgid saavutab.
- (14) Põhjendustes (12) ja (13) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Horvaatia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

	2021	2022	2023	2024
Horvaatia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid , esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Horvaatia kontrollväärtused	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

- (18) Komisjon märgib, et Horvaatia kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (19) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Horvaatia on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, mis hõlmavad edasist piiriülest koostööd Bosnia ja Hertsegoviinaga Kagu-Euroopa ühise taeva algatuse vabalt valitavate marsruutidega õhuruumis (SECSI FRA), suutlikkusel põhineva navigatsiooni kasutuselevõttu ning meetmeid õhuruumi paindliku kasutamise edasiseks parandamiseks. Lisaks märgib komisjon, et Horvaatia on juba alates 2018. aastast rakendanud Zagrebi lennuinfoiirkonnas vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi alates lennutasandist 205.
- (20) Põhjendustes (18) ja (19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Horvaatia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Horvaatia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid , väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,09	0,16	0,17	0,17
Horvaatia kontrollväärtused	0,09	0,16	0,17	0,17

- (24) Komisjon märgib, et Horvaatia kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Horvaatia on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad mitut lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamist, õhuruumi uuesti sektoriteks jaotamist ning täistööajale taandatud lennujuhtide arvu märkimisväärset suurendamist aastatel 2022–2024.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Horvaatia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (27) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Horvaatia esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (28) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (29) Horvaatia on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Horvaatia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	377,6 Horvaatia kunat	300,8 Horvaatia kunat	518,3 Horvaatia kunat	398,1 Horvaatia kunat	345,4 Horvaatia kunat	305,0 Horvaatia kunat
	50,6-1 eurot	40,3-1 eurot	69,4€eurot-eurot	53,3-5 eurot	46,2-9 eurot	40,8-7 eurot

- (30) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Horvaatia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,3 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Horvaatia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -2,3 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Horvaatia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 40,31 eurot on 3,2 % väiksem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 39,05 eurot. Komisjon märgib, et Horvaatia on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest -1,8 % võrra madalam.
- (33) Nagu on märgitud põhjendustes (30) ja (31), on selge, et Horvaatia ületab nii kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna suundumuse kui ka märkimisväärselt pikaajalise kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse. Lisaks on Horvaatia kindlaksmääratud ühikuhind 2024. aastal väiksem kui 2014. aasta lähteväärtus ja on 2019. aasta lähteväärtusega võrreldes stabiilne. See näitab, et Horvaatia on pikas perspektiivis saavutanud kulutõhususe kasvu, mida toetab ka järeldus, et Horvaatia 2024. aasta kindlaksmääratud ühikuhinna on väiksem kui võrdlusrühma keskmine. Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes on Horvaatia näidanud, et kulutõhususe areng ületab kogu ELi hõlmavaid suundumusi, mis on piisav alus, et saavutada kooskõla kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (34) Põhjendustes (30)–(33) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Horvaatia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

KOKKUVÕTE

- (35) Põhjendustes (10)–(34) esitatud hindamise põhjal leiab komisjon, et Horvaatia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.
- (36) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (37) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Horvaatia Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Horvaatia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	B	B	B	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Horvaatia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Horvaatia võrdlusväärtused	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Horvaatia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,09	0,16	0,17	0,17
Horvaatia võrdlusväärtused	0,09	0,16	0,17	0,17

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Horvaatia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähte- väärtus	2019. aasta lähte- väärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	377,6 kunat	300,8 kunat	518,3 kunat	398,1 kunat	345,4 kunat	305,0 kunat
	50,6- 1 eurot	40,3- 1 eurot	69,4€eurot- eurot	53,3- 5 eurot	46,2- 9 eurot	40,8- 7 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/765,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2285 all)

(Ainult soome- ja rootsikeelne tekst on autentsed)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Soome esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärged hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (10) Soome esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Soome	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ANS Finland	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Seoses Soome poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANS Finland) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2024. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Soome esitatud tulemuslikkuse kava projektis on ANS Finlandile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2017/373 ⁽⁹⁾ kooskõlas olevate meetmete jätkuv rakendamine, ohutusjuhtide pidev järelevalve ohutusvaldkondade tulemuseesmärkide saavutamise üle ning süsteemiinvesteeringute tegemine õhuruumi ja ressursside haldamise optimeerimiseks, et parandada ohutust ning piiriüleste teenuste dünaamilist ja kulutõhusat osutamist.
- (13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusvaldkondade tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

⁽⁹⁾ 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 ühised nõuded 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).

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

	2021	2022	2023	2024
Soome kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %
Soome kontrollväärtused	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

- (17) Komisjon märgib, et Soome kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Soome on tulemuslikkuse kava projektis esitanud meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi pidevat rakendamist lennutasandi 095 ja lennutasandi 660 vahel. Lisaks märgib komisjon, et Soome juba osaleb Kirde-Euroopa funktsionaalse õhuruumiosa (NE FAB) ja Taani-Rootsi funktsionaalse õhuruumiosa (DK-SE FAB) vahelises Põhja- Euroopa vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi (NEFRA) algatuses.
- (19) Põhjendustes 17 ja 18 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (20) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Soome esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilinemise eesmarke hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmarke võrreldud kontrollväärtustega, mis on sätestatud võrgustiku operatiivkavas, mis oli kättesaadav kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.
- (21) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu ELi hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.
- (22) Soome kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna lennuliiklusvoo juhtimisest (ATFM) tingitud lennu hilinemise minutites, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Soome kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,03	0,05	0,05	0,05
Soome kontrollväärtused	0,03	0,05	0,05	0,05

- (23) Komisjon märgib, et Soome kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (24) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Soome on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad andmesidesüsteemi juurutamine, sealhulgas lennutasandil 195 ja sellest kõrgemal, laia ulatusega multilateratsioon ning piiriülene dünaamiline sektoriteks jaotamine FINESTi raames. Tegemist on Soome (ANS Finland) ja Eesti (Lennuliiklusteeninduse AS) aeronavigatsiooniteenuste osutajate vahelise piiriülese algatusega, et võimaldada Helsingi ja Tallinna piirkondlike juhtimiskeskuste vahel dünaamiliselt juhitavaid lennujuhtimisteenuseid. Lisaks märgib komisjon, et Soome kavatseb kolmandal võrdlusperioodil kasutusele võtta mitu lennuliikluse korraldamise süsteemi uuendust, sealhulgas ühine lennuandmete töötlemise süsteem Eestiga, et suurendada piiriülest koostööd, ning kõnesidesüsteemi (VCS) ajakohastamine.
- (25) Komisjon märgib ka, et Soome kavatseb alates 2022. aastast veidi suurendada täistööajale taandatud lennujuhtide arvu ning võtta koos Eestiga kasutusele ühise süsteemi lennujuhtide töögraafikute koostamiseks ja töö planeerimiseks.
- (26) Põhjendustes 23 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Soome esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (30) Soome on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Soome kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	55,87 eurot	40,70 eurot	81,42 eurot	48,63 eurot	41,43 eurot	40,22 eurot

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Soome marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -0,3 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Soome marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -3,6 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Soome kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkaartuses (2017. aasta eurodes) 40,70 eurot on 17,4 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 49,28 eurot. Komisjon märgib, et Soomes on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest madalam ning 2024. aastal ulatub vahe -13,6 %-ni.
- (34) Põhjendustes 31–33 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

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

- (36) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Soome tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (37) Lisaks märgib komisjon, et Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,0 % kindlaksmääratud kuludest.
- (38) Lisaks märgib komisjon, et Soome tulemuslikkuse kava projektis esitatud terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline kahju on 0,25 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,0 % kindlaksmääratud kuludest.
- (39) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiselt kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % ja 0,25 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (40) Seetõttu peaks Soome seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Soome Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Soome	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ANS Finland	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Soome kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, väljendatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %
Soome kontrollväärtused	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliikluse juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Soome kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,03	0,05	0,05	0,05
Soome kontrollväärtused	0,03	0,05	0,05	0,05

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Soome kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	55,87 eurot	40,70 eurot	81,42 eurot	48,63 eurot	41,43 eurot	40,22 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/766,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2287 all)

(Ainult iiri- ja ingliskeelne tekst on autentsed)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on lirimaa esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (10) Lirimaa esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

lirimaa	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
IAA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Komisjon leidis, et Iirimaa poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (IAA) kavandatud ohutuseesmärgid on võrdsed kogu liitu hõlmavate ohutuseesmärkidega iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Iirimaa esitatud tulemuslikkuse kava projektis viidatakse meetmetele, mida IAA kavandas äriplaanis kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks. Meetmed hõlmavad komisjoni rakendusmääruses (EL) 2017/373 ⁽⁶⁾ sätestatud nõuete rakendamist ja ohutusega seotud investeeringuid. Riiklik ohutusasutus märgib, et ta jätkab ohutusjuhtimise küsimustiku tulemuste iga-aastasest läbivaatamist ning kehtestab parandusmeetmed mis tahes nõuetele mittevastavuse valdkonnas, et saavutada kohalikud ohutuseesmärgid.
- (13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutuselased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

⁽⁶⁾ 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 ühisnõuded 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).

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

	2021	2022	2023	2024
Iirimaa kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %
Iirimaa võrdlusväärtused	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

- (17) Komisjon märgib, et Iirimaa kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Iirimaa on esitanud tulemuslikkuse kava projektis kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, sealhulgas Shannoni lennuinfo-piirkonna ümberkorraldamine ning suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava rakendamine.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Iirimaa on ülemise ja alumise õhuruumi jaotustasanditel juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi.
- (20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Iirimaa kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,01	0,03	0,03	0,03
Iirimaa võrdlusväärtused	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisjon märgib, et Iirimaa kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Iirimaa on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad õhuruumi paindlikku sektoriteks jaotamist, lennujuhtide mitmeastmelist hindamist, Shannoni piirkondliku juhtimiskeskuse marsruudilendude operatiivkeskust ja projekte, mille raames keskendutakse sektorite läbilaskevõime suurendamisele.
- (26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Iirimaa puhul probleeme.
- (28) Komisjon on leidnud, et kolmanda võrdlusperioodi kavandatud keskmise ATFM-hilinemise eesmärgid vahemikus 0,25–0,20 minutit lennu kohta kalendriaastatel 2021–2024 on märkimisväärselt kõrgemad kui teisel võrdlusperioodil (välja arvatud ühel kalendriaastal) saavutatud ATFM-hilinemiste tulemused, kusjuures sellel ajavahemikul täheldati saabumisel keskmist ATFM-hilinemist umbes 0,15 minutit lennu kohta.
- (29) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Iirimaa eespool esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali läbilaskevõime eesmarke või korrigeerima neid allapoole.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (30) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Iirimaa esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna läheväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (31) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (32) Iirimaa on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta läheväärtus	2019. aasta läheväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	26,3-6 eurot	25,0-3 eurot	47,2-5 eurot	29,8-4 eurot	25,0-1 eurot	24,6-6 eurot

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Iirimaa marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -0,4 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Iirimaa marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,7 % aasta kohta, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 25,03 eurot on 52,9 % väiksem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 53,20 eurot. Komisjon märgib, et marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on Iirimaa 2024. aastal jätkuvalt võrdlusrühma keskmisest 51,1 % madalam.
- (36) Nagu on selgitatud põhjenduses 33, on selge, et kindlaksmääratud ühikuhinna suundumus Iirimaa kolmandal võrdlusperioodil ületab suurel määral vastavat kogu liitu hõlmavat suundumust. Lisaks on Iirimaa kindlaksmääratud ühikuhind 2024. aastal väiksem kui 2014. ja 2019. aasta lähteväärtused, mis näitab, et kulutõhusus on tulemuslik nii keskpikas kui ka pikas perspektiivis. Viidates põhjendusele 35, näitab Iirimaa ka head kulutõhusust kindlaksmääratud ühikuhindades taseme seisukohast, sest 2019. aasta lähteväärtus ja Iirimaa 2024. aasta kindlaksmääratud ühikuhind on mõlemad märkimisväärselt madalamad (üle 50 %) kui vastavad võrdlusrühma keskmised väärtused. Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et põhjenduses 34 tähdeldatud kõrvalekaldumine kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest ei välista Iirimaa puhul kooskõla kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (37) Põhjendustes 33–36 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

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

- (39) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (40) Komisjon märgib, et Iirimaa tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,0 % kindlaksmääratud kuludest.
- (41) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju tuluskile, nagu nõuab rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punkt a.

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

KOKKUVÕTE

- (43) Põhjendustes 9–42 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Iirimaa esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (44) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärade vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (45) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Iirimaaale.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Iirimaa	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
IAA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Iirimaa kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %
Iirimaa võrdlusväärtused	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Iirimaa kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,01	0,03	0,03	0,03
Iirimaa võrdlusväärtused	0,01	0,03	0,03	0,03

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

Iirimaa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähte-väärtus	2019. aasta lähte-väärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtused)	26,36 eurot	25,03 eurot	47,25 eurot	29,84 eurot	25,01 eurot	24,66 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/767,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2288 all)

(Ainult portugali keelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Portugali esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (10) Portugali esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Portugal	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Seoses Portugali poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (NAV Portugal) kavandatud ohutuseesmärkidega on komisjon leidnud, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk seoses ohutusriski juhtimisega saavutatakse 2024. aastal, samas kui muude ohutusjuhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi tulemuseesmärgile iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Portugali esitatud tulemuslikkuse kava projektis on NAV Portugali jaoks sätestatud meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks olemasolevate töövahendite ajakohastamine, ohutusnäitajate järelevalveprotsessi ja ohutuskultuuri käsitleva aruandluse parandamine ning ohutusjuhtimissüsteemi käsitleva koolitusstruktuuri läbivaatamine.
- (13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalsed tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Portugali kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Portugali võrdlusväärtused	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) Komisjon märgib, et Portugali kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Portugal on tulemuslikkuse kava projektis esitanud mitu meetet kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas Madeira terminali manööverdusala optimeerimine ja laiendamine, suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava rakendamine, uued standardsete instrumentaalväljumiste ja -saabumiste struktuurid Cascaisis, Lissaboni lähenemisala ühendamissüsteem ning mitu meetet piiriülese koostöö suurendamiseks Prantsusmaa, Hispaania ja Marokoga.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Portugal on Lissaboni lennuinfoiirkonnas juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi alates lennutasandist 245 ning kavatseb seda laiendada Santa Maria lennuinfoiirkonnale 2024. aasta lõpus.
- (20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Portugali kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilineamise minutites lennu kohta	0,09	0,13	0,13	0,13
Portugali võrdlusväärtused	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) Komisjon märgib, et Portugali kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Portugal on esitanud tulemuslikkuse kava projektis rea meetmeid marsruutlendude kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad üleminekut uuele lennuliikluse korraldamise süsteemile ja operatiivruumile, õhuruumi muudatusi, sealhulgas vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi piiriüleseid algatusi, lennuliikluse voogude ja läbilaskevõime juhtimise tõhustatud menetlusi ning värbamiskava rakendamist, et suurendada märkimisväärselt lennujuhtide täistööaja ekvivalenti (+ 25 % 2024. aastaks võrreldes 2019. aasta tasemega).
- (26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Portugali puhul probleeme.
- (28) Komisjon märgib, et võrreldes kavandatud riiklike eesmarke saabuvate lendude ATFM-hilinemise keskmise taseme kohta sarnaste lennujaamade tulemustega teisel võrdlusperioodil, on komisjon leidnud, et Lissaboni ja Porto lennujaamad võivad prognooside kohaselt kogeda suuremaid ATFM-hilinemisi kui teised sarnased lennujaamad.
- (29) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Portugal eespool esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendada terminali läbilaskevõime eesmarke või korrigeerima terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime eesmarke allapoole.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (30) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Portugal esitanud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (31) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (32) Portugal on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Portugali mandriosa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	36,13 eurot	34,88 eurot	65,82 eurot	40,78 eurot	40,37 eurot	37,87 eurot

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Portugali marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,1 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Portugali marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +0,5 % aastas, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (35) Põhjendustes 33 ja 34 osutatud kohalike ja kogu liitu hõlmavate kindlaksmääratud ühikuhindade suundumuste võrdlemisel tuleks siiski arvesse võtta, et Eurocontrol STATFORi poolt Portugali jaoks kolmandal võrdlusperioodil prognoositud marsruudiliikluse kasv on märkimisväärselt väiksem kui lennuliikluse keskmine kasv liidu tasandil. Seetõttu on Portugalil raskem täita kõnealuseid kogu liitu hõlmavaid kindlaksmääratud ühikuhindade suundumusi.
- (36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Portugali kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 34,88 eurot on 12,2 % väiksem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 39,73 eurot. Komisjon märgib, et marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on Portugalis 2024. aastal jätkuvalt võrdlusrühma keskmisest 9,8 % madalam.
- (37) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 33 ja 34 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna ja pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalded on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- (38) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Portugal on esitanud oma tulemuslikkuse kava projektis meetmed ja investeeringud, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (NAV Portugal) peab kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks rakendama.
- (39) Eelkõige kavatseb Portugal võtta kasutusele uue lennuliikluse korraldamise süsteemi, kuna praegu kasutusel olev süsteem on jõudnud oma kasutusaja lõpuni ja see tuleb välja vahetada. Kõnealune meede on tõepoolest oluline, et tagada tulevikus piisav suutlikkus, kuna olemasolev lennuliikluse korraldamise süsteem põhjustas olulise osa ATFM-hilinemistest, mille NAV Portugal tekitas teise võrdlusperioodi jooksul COVID-19-eelses olukorras. Uus lennuliikluse korraldamise süsteem vähendab lennujuhtide töökoormust õhusõiduki kohta ja võimaldab uusi funktsioone, suurendades seeläbi operatiivset võimekust.
- (40) Lisaks kavatseb Portugal kolmanda võrdlusperioodi jooksul märkimisväärselt suurendada täistööajaga lennujuhtide arvu käitamisel. See areng on oluline selleks, et kolmanda võrdlusperioodi lõpuks oleks võimalik avada Portugali õhuruumis rohkem sektoreid, mis suurendaks pakutavat läbilaskevõimet.

- (41) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud asjakohased meetmed on tõepoolest vajalikud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Lisaks, võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, võib järeldada, et nende meetmete lisakulud on suuremad kui kõrvalekalded kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna suundumusest ning põhjendustes 33 ja 34 osutatud kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest.
- (42) Põhjendustes 38–41 esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Portugali puhul täidetud.
- (43) Eelnevatest tähelepanekutest tuleneb, et ei ole vaja täiendavalt uurida, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Portugali puhul täidetud.
- (44) Põhjendustes 33–43 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

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

- (46) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (47) Komisjon märgib, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,5 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,5 % kindlaksmääratud kuludest.
- (48) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kaotusel, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju tuluskile, nagu nõuab rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punkt a.
- (49) Seetõttu peaks Portugal seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

- (50) Põhjendustes 9–49 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Portugali esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Portugali Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Portugal	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Portugali kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Portugali võrdlusväärtused	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Portugali kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,09	0,13	0,13	0,13
Portugali võrdlusväärtused	0,09	0,13	0,13	0,13

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Portugali mandriosa kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	36,13 eurot	34,88 eurot	65,82 eurot	40,78 eurot	40,37 eurot	37,87 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/768,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2289 all)

(Ainult slovakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Slovakkia esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (11) Slovakkia esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Slovakkia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
LPS SR	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	B	B	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	B	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	B	B	C	C

- (12) Seoses Slovakkia poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (LPS SR) kavandatud ohutuseesmärkidega märgib komisjon seoses ohutuse edendamisega, et kohalikud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavale tulemuseesmärgile iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024. Ohutuse tagamise valdkonnas on kohalikud eesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga kooskõlas alates 2022. aastast, samas kui ohutuspoliitika ja -eesmärkide ning ohutuskultuuri valdkonnas on kogu liitu hõlmav eesmärk kavas saavutada alates 2023. aastast. Seoses ohutusriski juhtimisega on kooskõla kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgiga kavas saavutada 2024. aastal.
- (13) Komisjon märgib, et Slovakkia esitatud tulemuslikkuse kava projektis on esitatud meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks meetmed õiglase suhtumise edendamiseks, hädaolukordadele reageerimise menetluste tugevdamine ning meetmed töötajate koolitamiseks seoses ohutusjuhtimisega.
- (14) Põhjendustes 12 ja 13 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalaesed tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Slovakkia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Slovakkia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %
Slovakkia võrdlusväärtused	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

- (18) Komisjon märgib, et Slovakkia kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (19) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Slovakkia on tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mis hõlmavad edasisi samme Kagu-Euroopa vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi (SEE FRA) rakendamisel, piiriülese koostöö suurendamist ning Bratislava piirkondliku juhtimiskeskuse õhuruumi sektorite ümberkorraldamist.
- (20) Lisaks märgib komisjon, et Slovakkia on juba rakendanud ööpäevaringselt vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi.
- (21) Põhjendustes 18–20 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Slovakkia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,05	0,07	0,08	0,07
Slovakkia võrdlusväärtused	0,05	0,07	0,08	0,07

- (25) Komisjon märgib, et Slovakkia kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (26) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Slovakkia on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamine, õhk-maa-andmeliingi rakendamine, sektori läbilaskevõime ümberhindamine ja suurendamine, osalemine SEE FRA projektis, paremad lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimise meetodid ning täiendavate lennujuhtide värbamine, mille tulemusel suureneb kolmanda võrdlusperioodi lõpuks täistööajale taandatud töötajate koguarv.
- (27) Põhjendustes 25 ja 26 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Slovakkia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Slovakkia esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (30) Slovakkia on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Slovakkia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	57,08 eurot	47,18 eurot	80,51 eurot	68,51 eurot	59,12 eurot	51,88 eurot

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Slovakkia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,4 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Slovakkia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -1,1 % aastas, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (33) Põhjendustes 31 ja 32 osutatud kohalike ja kogu liitu hõlmavate kindlaksmääratud ühikuhindade suundumuste võrdlemisel tuleks siiski arvesse võtta, et Eurocontrol STATFORi poolt Slovakkia jaoks kolmandal võrdlusperioodil prognoositud marsruudiliikluse kasv on märkimisväärselt väiksem kui lennuliikluse keskmine kasv liidu tasandil. Seetõttu on Slovakkial raskem täita kõnealuseid kogu liitu hõlmavaid kindlaksmääratud ühikuhindade suundumusi.

- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Slovakkia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtus (2017. aasta eurodes) 47,18 eurot on 23,5 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 38,19 eurot. Komisjon märgib, et kolmandal võrdlusperioodil suureneb see vahe veelgi, kuna Slovakkia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 28,9 % kõrgem.
- (35) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 31, 32 ja 34 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna ja pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekaldeid on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- (36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunkti i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Slovakkia on esitanud oma tulemuslikkuse kava projektis meetmed ja investeeringud, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (LPS SR) peab kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks rakendama.
- (37) Slovakkia kavatseb kolmanda võrdlusperioodi lõpuks märkimisväärselt suurendada täistööajale taandatud lennujuhtide arvu. Nagu Slovakkia selgitas, pidi LPS SRi lennujuhid tegema ulatuslikult ületunde, et rahuldada liiklusnõudlust COVID-19-eelses olukorras. On mõistetav, et see ei oleks pikemas perspektiivis kestlik ei tegevuslikult ega rahaliselt ning seetõttu kavatseb LPS SR jätkata täiendavate lennujuhtide värbamist ja koolitamist, et rahuldada prognoositavat tulevast liiklusnõudlust. Läbilaskevõime edasine suurendamine tagatakse lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamisega, sealhulgas õhk-maa-andmelingi funktsiooni rakendamisega ja uue töövahendi kasutuselevõtuga, mis võimaldab lennuliikluse juhtimissuutlikkust edasi arendada.
- (38) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Slovakkia tulemuslikkuse kava projektis esitatud asjakohased meetmed on tõepoolest vajalikud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Lisaks, võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, võib järeldada, et nende meetmete lisakulud on suuremad kui kõrvalekaldeid kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna suundumusest ning põhjendustes 31 ja 32 osutatud kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest.
- (39) Põhjendustes 36–38 esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunkti ii sätestatud kriteerium on Slovakkia puhul täidetud.
- (40) Eelnevatest tähelepanekutest tuleneb, et ei ole vaja täiendavalt uurida, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunkti ii sätestatud kriteerium on Slovakkia puhul täidetud.
- (41) Põhjendustes 28–40 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Slovakkia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

KOKKUVÕTE

- (42) Põhjendustes 10–41 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Slovakkia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (43) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasisse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasisse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saanud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.

- (44) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Slovaki Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Slovakkia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
LPS SR	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	B	B	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	B	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	B	B	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Slovakkia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %
Slovakkia võrdlusväärtused	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Slovakkia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,05	0,07	0,08	0,07
Slovakkia võrdlusväärtused	0,05	0,07	0,08	0,07

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Slovakkia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020 – 2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	57,08 eurot	47,18 eurot	80,51 eurot	68,51 eurot	59,12 eurot	51,88 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/769,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2290 all)

(Ainult leedukeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Leedu esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (11) Leedu esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Leedu	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (12) Komisjon leidis, et Leedu poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (Oro Navigacija) kavandatud ohutuseesmärgid on võrdsed kogu ELi hõlmavate ohutuseesmärkidega iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (13) Komisjon märgib, et Leedu esitatud tulemuslikkuse kava projektis on Oro Navigacija'le ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks uue lennuliikluse korraldamise süsteemi kasutuselevõtmine koos täiendavate ohutusfunktsioonidega, lennuohutuspoliitika korrapärane läbivaatamine, võttes arvesse riiklikke ja rahvusvahelisi norme, tõhustatud ohutusalane koolitus ning suurem tsiviil- ja sõjandusvaldkonna koostöö.
- (14) Põhjendustes (12) ja (13) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Leedu tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

	2021	2022	2023	2024
Leedu kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid , esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Leedu kontrollväärtused	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) Komisjon märgib, et Leedu kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (19) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Leedu on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi protseduuride laiendamine Läänemere funktsionaalses õhuruumiosas 2022. aasta veebruariks ning võrgustiku haldaja poolt Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas soovitatud meetmed, kaasa arvatud suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava ja õhuruumi oluline ümberkujundamine.
- (20) Põhjendustes (18) ja (19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Leedu tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Leedu kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid , ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,01	0,03	0,03	0,03
Leedu kontrollväärtused	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisjon märgib, et Leedu kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Leedu on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad Vilniuse piirkondliku lennujuhtimiskeskuse õhuruumi optimeerimist, uue lennuliikluse korraldamise süsteemi ning uue lennujuhtide töögraafikute koostamise süsteemi kasutuselevõttu 2022. aastal.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Leedu tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (27) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Leedu esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (28) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (29) Leedu on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Leedu kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	45,12 eurot	37,64 eurot	50,51 eurot	44,40 eurot	41,02 eurot	37,52 eurot

- (30) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Leedu marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -0,1 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Leedu marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -2,0 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Leedu kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 37,64 eurot on 42,7 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 26,39 eurot. Komisjon märgib, et Leedul on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest kõrgem ning 2024. aastal ulatub vahe 23,0 %-ni.

- (33) Nagu on märgitud põhjendustes (30) ja (31), on selge, et Leedu ületab märkimisväärselt nii kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna suundumuse kui ka pikaajalise kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse. Lisaks on Leedu kindlaksmääratud ühikuhinna suundumus 2024. aastal väiksem kui 2014. aasta lähteväärtus ja on 2019. aasta lähteväärtusega võrreldes stabiilne. Olenemata erinevusest Leedu lähteväärtuse ja võrdlusrühma keskmise vahel, mida on täheldatud põhjenduses (32), on Leedu näidanud, et kulutõhususe areng ületab kogu ELi hõlmavaid suundumusi, mis annab piisava aluse, et saavutada kooskõla kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (34) Põhjendustes (27)–(33) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Leedu tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

KOKKUVÕTE

- (35) Põhjendustes (10)–(34) esitatud hindamise põhjal leiab komisjon, et Leedu esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (36) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (37) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Leedu Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Leedu	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Leedu kavandatud marsruutlendude keskkonnanäesmärgid, väljendatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Leedu kontrollväärtused	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Leedu kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,01	0,03	0,03	0,03
Leedu kontrollväärtused	0,01	0,03	0,03	0,03

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Leedu kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	45,12 eurot-eurot	37,64 eurot-eurot	50,5 eurot-eurot	44,40 eurot-eurot	41,02 eurot-eurot	37,52 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/770,**13. aprill 2022,**

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

*(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2291 all)***(Ainult taanikeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Taani esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (10) Taani esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Taani	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Naviar	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	B	C	D	D
	Ohutuse tagamine	B	C	C	C
	Ohutuse edendamine	B	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	B	C	C	C

- (11) Seoses Taani poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Naviar) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2023. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2022–2024, välja arvatud ohutuspoliitika ja -eesmärgid, mille puhul plaanitakse kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk saavutada võrdlusperioodi igal kalendriaastal.
- (12) Komisjon märgib, et Taani esitatud tulemuslikkuse kava projektis on Naviar'ile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2017/373 ⁽⁶⁾ kehtestatud vastavusnõuete ning ICAO, CANSO ja Eurocontrol'i ohutusjuhtimise käsiraamatutes esitatud parimate tavade rakendamine. Komisjon leiab siiski, et kolmanda võrdlusperioodi järelejäänud aastate järelevalve käigus tuleks kavandatud meetmete kohta esitada rohkem üksikasju.
- (13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Taani tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (14) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Taani esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususe eesmärgid hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Taani tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid võrreldud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrollväärtustega (mis on sätestatud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas), mis olid kättesaadavad kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi keskkonnanäesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.

⁽⁶⁾ 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 ühised nõuded 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).

- (15) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike keskkonnaga seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.
- (16) Taani esitatud keskkonnaga seotud põhilise tulemusvaldkonna kavandatud tulemuseesmärgid ja Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kava kolmanda võrdlusperioodi vastavad riiklikud kontrollväärtused, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena, on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Taani kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %
Taani kontrollväärtused	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

- (17) Komisjon märgib, et Taani kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Taani on tulemuslikkuse kava projektis esitanud meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas suutlikkusel põhineva navigatsiooni rakendamine ja standardse instrumentaalväljumis- ja instrumentaalsaabumis-marsruudi ümberkujundamine.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Taani on juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi alates lennutasandist 285, ning julgustab Taanit jätkama selle rakendamist.
- (20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Taani tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

- (23) Taani kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Taani kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,03	0,06	0,06	0,05
Taani kontrollväärtused	0,03	0,06	0,06	0,05

- (24) Komisjon märgib, et Taani kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Taani on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad lennuliiklusteenuste marsruutivõrgustiku pidevat täiustamist, tsiviil-sõjalise koostöö tugevdamist, et optimeerida vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi kasutamist, lennuliikluse korraldamise süsteemi väikest ajakohastamist ning paremate lennuliiklusvoogude ja läbilaskevõime juhtimise meetodite rakendamist.
- (26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Taani tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Taani esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (30) Taani on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Taani kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	488,1 Taani krooni	428,7 Taani krooni	935,4 Taani krooni	479,4 Taani krooni	423,3 Taani krooni	393,9 Taani krooni
	65,63 eurot	57,64 eurot	125,78 eurot	64,47 eurot	56,92 eurot	52,97 eurot

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Taani marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -2,1 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Taani marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -2,4 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Taani kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 57,64 eurot on 28,0 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 45,04 eurot. Komisjon märgib, et Taanil on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest kõrgem ning 2024. aastal ulatub vahe 22,2 %-ni.
- (34) Nagu on märgitud põhjendustes 31 ja 32, on selge, et Taani ületab märkimisväärselt nii kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna suundumuse kui ka pikaajalise kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse. Lisaks on Taani kindlaksmääratud ühikuhinna suundumus 2024. aastal väiksem kui 2014. ja 2019. aasta lähteväärtused, mis näitab, et kulutõhusus saavutatakse nii keskpikas kui ka pikas perspektiivis. Olenemata erinevusest Taani lähteväärtuse ja võrdlusrühma keskmise vahel, mida on täheldatud põhjenduses 33, on Taani näidanud, et kulutõhususe areng ületab kogu ELi hõlmavaid suundumusi, mis annab piisava aluse, et saavutada kooskõla kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (35) Põhjendustes 31–34 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Taani tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

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

- (37) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Taani tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (38) Komisjon märgib, et Taani tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,40 % kindlaksmääratud kuludest.
- (39) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

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

KOKKUVÕTE

- (41) Põhjendustes 9–40 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Taani esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (42) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (43) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Taani Kuningriigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Taani	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Naviar	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	B	C	D	D
	Ohutuse tagamine	B	C	C	C
	Ohutuse edendamine	B	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	B	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Taani kavandatud marsruutlendude keskkonnanäesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %
Taani võrdlusväärtused	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Taani kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,03	0,06	0,06	0,05
Taani võrdlusväärtused	0,03	0,06	0,06	0,05

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Taani kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	488,1 Taani krooni	428,7 Taani krooni	935,4 Taani krooni	479,4 Taani krooni	423,3 Taani krooni	393,9 Taani krooni
	65,63 eurot	57,64 eurot	125,78 eurot	64,47 eurot	56,92 eurot	52,97 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/771,**13. aprill 2022,**

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

*(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2292 all)***(Ainult eestikeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

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

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Eesti esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.

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

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

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

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

Eesti	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Lennuliiklusteeninduse AS	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Komisjon leidis, et Eesti poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (Lennuliiklusteeninduse AS) kavandatud ohutuseesmärgid on võrdsed kogu liitu hõlmavate ohutuseesmärkidega iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Eesti esitatud tulemuslikkuse kava projektis on sätestatud Lennuliiklusteeninduse ASi jaoks meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, sealhulgas riikliku ohutusprogrammi kohased tegevused, osalemine Eurocontrol/CANSO kvaliteedistandardi ohutusvalmiduse uuringus ja edasised meetmed, mis on võetud Lennuliiklusteeninduse ASi ohutusstrateegia raames.
- (13) Põhjendustes (11) ja (12) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

	2021	2022	2023	2024
Eesti kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %
Eesti võrdlusväärtused	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

- (17) Komisjon märgib, et Eesti kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Eesti on esitanud tulemuslikkuse kava projektis kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, sealhulgas suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava ning jätkuv piiriülene koostöö Soomega projekti FINEST raames.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Eesti on lennutasanditel (FL) 95–660 juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi.
- (20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Eesti kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilineamise minutites lennu kohta	0,01	0,03	0,03	0,03
Eesti võrdlusväärtused	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisjon märgib, et Eesti kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Eesti on esitanud tulemuslikkuse kava projektis marsruutlendude läbilaskevõime-eesmärkide saavutamise meetmed, eelkõige jätkuv piiriülene koostöö Soomega projekti FINEST raames, mis võimaldab dünaamilist piiriülest sektorite ümberjaotamist.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Eesti esitanud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (30) Eesti on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	25,1-6 eurot	32,1-3 eurot	60,1-9 eurot	34,8-0 eurot	30,5-7 eurot	29,9-7 eurot

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Eesti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 1,7 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Eesti marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil +2,0 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil – 1,3 %.

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Eesti kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtus (2017. aasta eurodes) 32,13 eurot on 19,8 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 26,81 eurot. Eesti kindlaksmääratud ühikuhind on võrdlusperioodil võrdlusrühma omast siiski suurem ja jõuab seega 2024. aastal tasemele, mis on võrdlusrühma keskmisest 3,0 % madalam.
- (34) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes (32) ja (33) osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalle on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunkti i sätestatud kriteeriumiga ei leidnud komisjon Eesti tulemuslikkuse kava projektis teavet, mis viitaks sellele, et põhjenduses (32) osutatud kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest tuleneks üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis on seotud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega. Seega on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunkti i sätestatud kriteerium Eesti puhul täitmata.
- (36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunkti ii sätestatud kriteeriumiga on Eesti oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud restruktureerimiskuludena kulud, mis on seotud projektiga FINEST, mis viidi läbi Eesti ja Soome aeronavigatsiooniteenuste osutajate kahepoolse koostööna dunaamiliste piiriüleste lennuliiklusteenuste rakendamiseks. Komisjon märgib, et projekti FINEST eesmärk on luua kogu Eesti ja Soome õhuruumis piirideta vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi keskkond, võimaldada õhuruumi dunaamilist piiriülest sektorite ümberjaotamist ning saavutada koostööme ressursside ühise kasutamise ja planeerimise kaudu. Projekt FINEST hõlmab juba paljude ettevalmistavate meetmete rakendamist, et alustada piiriüleste teenuste osutamist 2022. aasta lõpuks.
- (37) Eesti teatab, et projekt FINEST toob kaasa kulud, mis on seotud personali, koolitustegevuse, projekti elluviimisega seotud reiside ning uue tarkvara ja süsteemidega. Eesti rõhutab, et kolmanda võrdlusperioodi jooksul lennuliikluse korraldamise süsteemi riist- ja tarkvarasse tehtavad investeeringud on projekti FINEST koostöö eeltingimus, kuna projekt hõlmab ühtse lennuliikluse korraldamise süsteemi rakendamist Eestis ja Soomes.
- (38) Komisjon tunnustab, et projekt FINEST peaks andma märkimisväärset kasu teenuste paindlikkuse, tõhususe ja kvaliteedi osas, minimeerides samal ajal viivitusi lennuliiklusvoogude juhtimisel. Sellest tuleneva rahalise kasu on Eesti kvantifitseerinud kulude-tulude analüüsi raames, mille põhjal Eesti hinnangul saab õhuruumi kasutajatele osaks netorahaline kasu siis, kui liiklus taastub pandeemiaeelsele tasemele.
- (39) Tuginedes tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjalikule analüüsile meetmete kohta, millest Eesti teatas seoses projektiga FINEST, leiab komisjon, et nendega seotud kulud kvalifitseeruvad restruktureerimiskuludeks rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses, sest projektiga luuakse aeronavigatsiooniteenuste piiriülese integreeritud osutamise ärimudel ja protsessid. Lisaks on komisjon tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut arvesse võttes leidnud, et põhjenduses (32) osutatud kõrvalekalde kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest võib seostada restruktureerimiskuludega, millest Eesti teatas seoses projektiga FINEST.
- (40) Põhjendustes (36)–(39) esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunkti ii sätestatud kriteerium on Eesti puhul täidetud.
- (41) Põhjendustes (28)–(40) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

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

- (43) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (44) Komisjon märgib, et Eesti tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,5 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,0 % kindlaksmääratud kuludest.
- (45) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju tuleriskile, nagu nõuab rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punkt a.
- (46) Seetõttu peaks Eesti seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

- (47) Põhjendustes (10)–(46) esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Eesti esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (48) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasisse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasisse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saanud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.

- (49) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Eesti Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Eesti	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Lennuliiklusteeninduse AS	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Eesti kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %
Eesti võrdlusväärtused	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Eesti kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,01	0,03	0,03	0,03
Eesti võrdlusväärtused	0,01	0,03	0,03	0,03

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Eesti kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–20-021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	25,1-6 eurot	32,1-3 eurot	60,1-9 eurot	34,8-0 eurot	30,5-7 eurot	29,9-7 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/772,**13. aprill 2022,**

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

*(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2293 all)***(Ainult tšehhikeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

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

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordi olukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Tšehhi Vabariigi esitatud aeronavigatsiooniteenuse osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (10) Tšehhi Vabariigi esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Tšehhi Vabariik	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ANS CR	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Komisjon leiab, et Tšehhi Vabariigi kavandatud ohutuseesmärgid aeronavigatsiooniteenuse osutajale (ANS CR) on samaväärsed kogu ELi hõlmavate 2024. kalendriaasta ja võrdlusperioodi eelnevate aastate ohutuseesmärkidega.
- (12) Komisjon märgib, et Tšehhi Vabariigi esitatud tulemuslikkuse kava projektis on ANS CR-le ette nähtud meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks kohustuslike ja vabatahtlike aruandlussüsteemide edasiarendamine, ohutusnõukogu (mille moodustavad riiklik julgeolekuasutus ja ANS CR) loomine ning ANS CR-is väsimusriski juhtimise süsteemi arendamine.
- (13) Põhjendustes (11) ja (12) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Tšehhi Vabariigi kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Tšehhi Vabariigi kontrollväärtused	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

- (17) Komisjon märgib, et Tšehhi Vabariigi kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Tšehhi Vabariik on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas Praha lennuinfopiirkonna uuesti sektoriteks jaotamine, lennuliinide kaotamine Praha lähenemisalal ja piiriülese koostöö suurendamine.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Tšehhi Vabariik viis juba 2021. aasta veebruaris lõpule lennutasandi 95 ja lennutasandi 660 vahel vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi loomise.
- (20) Põhjendustes (17)–(19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Tšehhi Vabariigi kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,06	0,11	0,11	0,11
Tšehhi Vabariigi kontrollväärtused	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) Komisjon märgib, et Tšehhi Vabariigi kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Tšehhi Vabariik on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad üleminekut uuele lennuliikluse korraldamise süsteemile, lennuliikluse korraldamise optimeerimise ja ümberkorraldamise projekti rakendamist, õhuruumi korraldamise vahendi kasutuselevõttu, uuesti sektoriteks jaotamist ning lennujuhtide arvu märkimisväärselt suurendamist kolmanda võrdlusperioodi lõpuks.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Tšehhi Vabariigi puhul probleeme.
- (28) Täpsemalt leidis komisjon, et kolmandaks võrdlusperioodiks kavandatud saabuvate lendude keskmise ATFM-hilinemise sihtväärtused ehk 0,40 minutit lennu kohta kalendriaastatel 2021–2024 on oluliselt kõrgemad, kui teisel võrdlusperioodil saavutatud ATFM-hilinemise tulemusnäitajad, mis on vahemikus 0,01 kuni 0,16 minutit lennu kohta.
- (29) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Tšehhi Vabariik terminali läbilaskevõime eesmarke täiendavalt põhjendama, võttes arvesse põhjenduses (28) esitatud tähelepanekuid, või neid allapoole korrigeerima.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (30) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Tšehhi Vabariigi esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (31) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (32) Tšehhi Vabariik on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Tšehhi Vabariik kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	1 224,0 Tšehhi krooni	1 103,6 Tšehhi krooni	2 090,6 Tšehhi krooni	1 557,2 Tšehhi krooni	1 381,7 Tšehhi krooni	1 212,0 Tšehhi krooni
	46,52 eurot-eurot	41,95 eurot-eurot	79,46 eurot-eurot	59,18 eurot-eurot	52,51 eurot-eurot	46,06 eurot

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Tšehhi Vabariigi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,4 % ning jääb alla kogu ELi arengusuundumusele, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Tšehhi Vabariigi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,1 % aastas, ei ole kooskõlas kogu ELi pikaajalise arengusuundumusega, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (35) Põhjendustes (33) ja (34) osutatud kohalike ja kogu ELi hõlmavate kindlaksmääratud ühikuhindade suundumuste võrdlemisel tuleks siiski arvesse võtta, et Eurocontrol STATFORi poolt Tšehhi Vabariigi jaoks kolmandal võrdlusperioodil prognoositud marsruudiliikluse kasv on märkimisväärselt väiksem kui lennuliikluse keskmine kasv liidu tasandil. Seetõttu on Tšehhi Vabariigil raskem täita kõnealuseid kogu ELi hõlmavaid kindlaksmääratud ühikuhindade suundumusi.
- (36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Tšehhi Vabariigi kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 41,95 eurot on 8,0 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 38,85 eurot. Komisjon märgib, et kolmandal võrdlusperioodil suureneb see vahe veelgi, kuna Tšehhi Vabariigi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 12,4 % kõrgem.
- (37) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes (33), (34) ja (36) osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalle on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- (38) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Tšehhi Vabariik on oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud hulga meetmeid, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ANS CR) on võtnud kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Tšehhi Vabariik väidab, et kui kolmandal võrdlusperioodil ei oleks süsteemidesse, menetlustesse ja operatiivtöötajate kaadrisse suuri investeeringuid tehtud, ei suudaks ANS CR 2019. aastal registreeritud COVIDi-eelse liiklusega toime tulla, võttes arvesse ka seda, et liiklus on jätkuvalt keerulisemaks muutunud.
- (39) Tulemuslikkuse kava projektis esitatud läbilaskevõime suurendamise meetmete eesmärk on tõepoolest struktuurselt suurendada marsruudi-teenustega seoses läbilaskevõimet ja tootlikkust, eelkõige võimaldades varem piirkondlikes lennujaamades lähilennujuhtimise eest vastutavatel lennujuhtidel võtta uusi kohustusi marsruutide kontrollimisel madalamas õhuruumis. See põhineb meetmetel, mis hõlmavad asjaomaste lennujuhtide erikoolitust, ettevõttesisest töö ümberkorraldamist ja õhuruumi uuesti sektoriteks jaotamist. Tänu sellele algatusele ja uute lennujuhtide värbamisele suureneb kolmandal võrdlusperioodil kavandatud marsruudi lennujuhtide arv võrreldes 2019. aastaga märkimisväärselt. Uus lennuliikluse korraldamise süsteem, mis eeldatavasti käivitub 2022. aastal, peaks läbilaskevõimet veelgi suurendama.

- (40) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis esitatud asjakohased meetmed on kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks tõepoolest vajalikud. Lisaks võib tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangu põhjal järeldada, et kõnealuste meetmete lisakulud on suuremad kui kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes (33) ja (34).
- (41) Põhjendustes (38)–(40) esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Tšehhi Vabariigi puhul täidetud.
- (42) Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et seda, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Tšehhi Vabariigi puhul täidetud, ei ole vaja täiendavalt uurida.
- (43) Põhjendustes (33)–(42) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

- (44) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Tšehhi Vabariigi puhul probleeme.
- (45) Võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhindu sarnaste lennujaamade tulemustega kolmandal võrdlusperioodil, märgib komisjon, et Praha lennujaama kindlaksmääratud ühikuhinnad on eeldatavasti oluliselt kõrgemad kui sarnaste lennujaamade keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.
- (46) Seepärast leiab komisjon seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktiga a, et Tšehhi Vabariik peaks kolmanda võrdlusperioodi terminali kulutõhususeesmärgi täiendavalt põhjendama, võttes arvesse põhjenduses (45) esitatud tähelepanekuid, või neid allapoole korrigeerima.

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

- (47) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad mureid.
- (48) Komisjon märgib, et Tšehhi Vabariigi tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,50 % kindlaksmääratud kuludest.
- (49) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

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

JÄRELDUSED

- (51) Põhjendustes (9)–(50) esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Tšehhi Vabariigi esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.
- (52) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamise ja kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeltulevate droonituvastuse kulude kohta.
- (53) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Tšehhi Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Tšehhi Vabariik	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ANS CR	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	D	D	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Tšehhi Vabariigi kavandatud marsruutlendude keskkonnanäesmärgid, väljendatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Tšehhi Vabariigi kontrollväärtused	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Tšehhi Vabariigi kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,06	0,11	0,11	0,11
Tšehhi Vabariigi kontrollväärtused	0,06	0,11	0,11	0,11

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Tšehhi Vabariik kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	1 224,0 Tšehhi krooni	1 103,6 Tšehhi krooni	2 090,6 Tšehhi krooni	1 557,2 Tšehhi krooni	1 381,7 Tšehhi krooni	1 212,0 Tšehhi krooni
	46,52 eurot	41,95 eurot	79,46 eurot	59,18 eurot	52,51 eurot	46,06 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/773,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2294 all)

(Ainult itaaliakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Itaalia esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (10) Itaalia esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Itaalia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ENAV	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Seoses Itaalia poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (ENAV) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2023. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Itaalia esitatud tulemuslikkuse kava projektis on ENAVile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks ohutusandmete tsentraliseerimine ja ohutusjuurdluste uute meetodite väljatöötamine, ohutusele keskenduva töökultuuri ja ohutusjuhtimise tulemuslikkuse parandamine uute uuringute ja tegevuskavade abil ning ohutusriskide juhtimise parandamine tõhusamate hindamis- ja järelevalveprotsesside kaudu.
- (13) Põhjendustes (11) ja (12) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Itaalia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

	2021	2022	2023	2024
Itaalia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Itaalia kontrollväärtused	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

- (17) Komisjon märgib, et Itaalia kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Itaalia on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava, saabumisjärjestuse haldamise parandamine viies peamises lennujaamas, mitme lähiala ümberkorraldamine ning õhuruumi paindliku kasutamise tõhusam kohaldamine, et nõudlusele paremini reageerida.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Itaalia on juba rakendanud lennutasandist 305 kõrgemal vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi, ning julgustab Itaaliat pikendama selle kohaldamist kolmanda võrdlusperioodi jooksul.
- (20) Põhjendustes (17) ja (19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Itaalia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Itaalia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemiste minutites lennu kohta	0,07	0,11	0,11	0,11
Itaalia kontrollväärtused	0,07	0,11	0,11	0,11

- (24) Komisjon märgib, et Itaalia kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Itaalia on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad paindliku konfiguratsiooni kontseptsiooni kohaldamise edasine täiustamine, uue lennuliikluse korraldamise süsteemi (ATM) kasutuselevõtmine, täistööajale taandatud lennujuhtide arvu suurendamine enamikus piirkondlikes juhtimiskeskustes ning mitu meetet õhuruumi korraldamise parandamiseks.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Itaalia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Itaalia puhul probleeme.
- (28) Esiteks on komisjon leidnud, et kolmandaks võrdlusperioodiks kavandatud ATFM-hilinemise eesmärgid vahemikus 0,41–0,30 minutit lennu kohta kalendriaastatel 2021–2024 on kõrgemad kui saabuvalte lendude ATFM-hilinemise tulemused teise võrdlusperioodi lõpus, ulatudes 2018. ja 2019. kalendriaastal vastavalt 0,12 minutit kuni 0,29 minutini lennu kohta.
- (29) Teiseks leidis komisjon, et võrreldes kavandatud riiklike eesmäärke saabuvalte lendude ATFM-hilinemise keskmise taseme kohta sarnaste lennujaamade tulemustega teisel võrdlusperioodil, võivad Milano Linate ja Veneetsia lennujaamad prognooside kohaselt kogeda suuremaid ATFM-hilinemisi kui teised sarnased lennujaamad.
- (30) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Itaalia põhjendustes (28) ja (29) esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama kolmanda võrdlusperioodi terminali läbilaskevõime eesmäärke või korrigeerima neid allapoole.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (31) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Itaalia esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (32) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (33) Itaalia on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Itaalia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	79,9-7 eurot	63,4-6 eurot	123,7-2 eurot	73,6-7 eurot	61,5-2 eurot	57,8-0 eurot

- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Itaalia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -2,3 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Itaalia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -3,5 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (36) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Itaalia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 63,46 eurot on 7,2 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 59,18 eurot. Komisjon märgib, et Itaalia on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest kõrgem ning 2024. aastal ulatub vahe 3,6 %-ni.
- (37) Nagu on märgitud põhjendustes (34) ja (35), on selge, et Itaalia ületab märkimisväärselt nii kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna suundumuse kui ka pikaajalise kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse. Lisaks on Itaalia kindlaksmääratud ühikuhinna suundumus 2024. aastal väiksem kui 2014. ja 2019. aasta lähteväärtused, mis näitab, et kulutõhusus saavutatakse nii keskpikas kui ka pikas perspektiivis. Olenemata erinevusest Itaalia lähteväärtuse ja võrdlusrühma keskmise vahel, mida on täheldatud põhjenduses (36), on Itaalia näidanud, et kulutõhususe areng ületab kogu ELi hõlmavaid suundumusi, mis annab piisava aluse, et saavutada kooskõla kolmanda võrdlusperioodi kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (38) Põhjendustes (34)–(37) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Itaalia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

- (39) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka terminali aeronavigatsiooniteenuste kavandatud kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Itaalia puhul probleeme.
- (40) Võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhindu sarnaste lennujaamade tulemustega kolmandal võrdlusperioodil, märgib komisjon, et Rooma-Fiumicino ja Milano-Linate lennujaamade kindlaksmääratud ühikuhinnad on eeldatavasti oluliselt kõrgemad kui sarnaste lennujaamade keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.
- (41) Seepärast leiab komisjon seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktiga a, et Itaalia peaks kolmanda võrdlusperioodi terminali kulutõhususe eesmärgi täiendavalt põhjendama, võttes arvesse põhjenduses (40) esitatud tähelepanekuid, või neid allapoole korrigeerima.

KOKKUVÕTE

- (42) Põhjendustes (9)–(41) esitatud hindamise põhjal leiab komisjon, et Itaalia esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kooskõlas kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega.
- (43) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saanud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeltulevate droonituvastuse kulude kohta.

- (44) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Itaalia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
ENAV	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Itaalia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Itaalia võrdlusväärtused	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliikluse juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Itaalia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,07	0,11	0,11	0,11
Itaalia võrdlusväärtused	0,07	0,11	0,11	0,11

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Itaalia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	79,9-7 eurot	63,4-6 eurot	123,7-2 eurot	73,6-7 eurot	61,5-2 eurot	57,8-0 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/774,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2297 all)

(Ainult saksakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordi olukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Austria esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (10) Austria esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Austria	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	B	B	B	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	B	B	B	C
	Ohutuse edendamine	B	B	B	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	B	B	B	C

- (11) Komisjon leidis, et Austria poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (Austro Control) kavandatud ohutuseesmärgid on kalendriaasta 2024 puhul võrdsed kogu liitu hõlmavate ohutuseesmärkidega.
- (12) Komisjon märgib, et Austria esitatud tulemuslikkuse kava projektis on esitatud meetmed Austro Controli kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks investeeringud ressurssidesse ohutusriskide juhtimise valdkonnas, piiriülese ohutusalase koostöö tõhustamine uuringute abil ning koolitus ja teadlikkuse suurendamine ohutuskultuuri valdkonnas.
- (13) Põhjendustes (11) ja (12) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Austria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Austria kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid , esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Austria võrdlusväärtused	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

- (17) Komisjon märgib, et Austria kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Austria on tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mis hõlmavad riigi osalemist Kagu-Euroopa ühise taeva algatuse vabalt valitavate marsruutidega õhuruumis (SECSI FRA), piiriülest koostööd ning kohalike ja allpiirkondlike õhuruumi korraldamise tugisüsteemide rakendamist tsiviil- ja sõjaväelise tegevuse koordineerimise parandamiseks.
- (19) Põhjendustes (17) ja (18) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Austria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (20) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Austria esitatud marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilineamise eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 esitatud kriteeriumi alusel. Sellest tulenevalt on Austria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgi võrreldud kontrollväärtustega, mis on sätestatud võrgustiku operatiivkavas, mis oli kättesaadav kogu ELi hõlmavate kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud tulemuseesmärkide vastuvõtmise ajal, st 2. juunil 2021. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi läbilaske-eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a.
- (21) 2020. kalendriaasta puhul ei muudetud rakendusotsusega (EL) 2021/891 kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, mis oli algselt sätestatud rakendusotsuses (EL) 2019/903, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamise tähtaeg oli lõppenud ja et selle rakendamine on seega muutunud lõplikuks, jätmata võimalust tagasiulatuvateks kohandusteks. Sellest tulenevalt ei nõutud liikmesriikidelt 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna 2020. kalendriaasta kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamist. Seepärast tuleks kohalike läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärkide ja vastavate kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkide kooskõla hinnata seoses 2021., 2022., 2023. ja 2024. kalendriaastaga.
- (22) Austria kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta, ning võrgustiku operatiivkavast pärit vastavad võrdlusväärtused on järgmised:

	2021	2022	2023	2024
Austria kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,10	0,17	0,17	0,16
Austria võrdlusväärtused	0,10	0,17	0,17	0,16

- (23) Komisjon märgib, et Austria kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (24) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Austria on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad lennujuhtide pidevat värbamist ja koolitamist, paindlikke ja tsentraliseeritud töögraafikusüsteeme, lennuliiklusvoogude juhtimise tegevuse pidevat täiustamist ning piiriülest koostööd naaberriikidega.
- (25) Põhjendustes (23) ja (24) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Austria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (26) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Austria puhul probleeme.
- (27) Esiteks on komisjon leidnud, et kolmanda võrdlusperioodi kavandatud ATFM-hilinemise eesmärgid (keskmiselt 0,87 minutit, 0,84 minutit ja 0,82 minutit lennu kohta kalendriaastatel 2022, 2023 ja 2024) on kõrgemad kui teisel võrdlusperioodil saavutatud ATFM-hilinemiste tulemused, mis jäid vahemikku 0,49–0,81 minutit lennu kohta.
- (28) Teiseks leidis komisjon, et võrreldes kavandatud riiklike eesmärgi saavutatavate lendude ATFM-hilinemise keskmise taseme kohta sarnaste lennujaamade tulemustega teisel võrdlusperioodil, võivad Viini, Innsbrucki ja Salzburgi lennujaamad prognooside kohaselt kogeda suuremaid ATFM-hilinemisi kui teised sarnased lennujaamad.
- (29) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Austria põhjendustes (27) ja (28) esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali läbilaskevõime eesmärgi või korrigeerima neid allapoole.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (30) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Austria esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (31) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (32) Austria on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Austria kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaardis)	69,54 eurot	63,19 eurot	109,28 eurot	62,09 eurot	54,65 eurot	50,07 eurot

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Austria marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil – 5,7 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Austria marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil – 3,6 %, on kõrgem kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil – 1,3 %.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Austria kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkaardis (2017. aasta eurodes) 63,19 eurot on 21,3 % väiksem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 80,26 eurot. Komisjon märgib, et Austrias on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest märkimisväärselt madalam ning 2024. aastal ulatub vahe – 42,6 %-ni.
- (36) Põhjendustes (33)–(35) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Austria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

- (37) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhuldades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Austria puhul probleeme.
- (38) Võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhinda sarnaste lennujaamade tulemustega kolmandal võrdlusperioodil, märgib komisjon, et peamise lennujaama Viini kindlaksmääratud ühikuhind on hinnanguliselt märkimisväärselt suurem kui asjaomaste lennujaamade kindlaksmääratud ühikuhinna mediaan.
- (39) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Austria põhjenduses (38) esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali kulutõhususeesmarke või korrigeerima neid allapoole.

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

- (40) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Austria tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.

- (41) Komisjon märgib, et Austria tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,50 % kindlaksmääratud kuludest.
- (42) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju tuluskile, nagu nõuab rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punkt a.
- (43) Seetõttu peaks Austria seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Austria Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Austria	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	B	B	B	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	B	B	B	C
	Ohutuse edendamine	B	B	B	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	B	B	B	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Austria kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Austria võrdlusväärtused	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Austria kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,10	0,17	0,17	0,16
Austria võrdlusväärtused	0,10	0,17	0,17	0,16

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Austria kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	69,54 eurot	63,19 eurot	109,28 eurot	62,09 eurot	54,65 eurot	50,07 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/775,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2298 all)

(Ainult ungarikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordi olukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Ungari esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (10) Ungari esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Ungari	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Hungarocontrol	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (11) Seoses Ungari poolt aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Hungarocontrol) jaoks välja pakutud ohutuseesmärkidega leidis komisjon, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk tuleb saavutada 2023. aastal seoses ohutusriskide juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutuse juhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu ELi hõlmava tulemuseesmärgi tasemele iga kalendriaasta kohta ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Ungari esitatud tulemuslikkuse kava projektis on Hungarocontrol'ile ette nähtud mitmesugused meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, mis hõlmavad tehnoloogia arengut, inimteguriga seotud küsimusi, nõuetele vastavuse ja tulemuslikkuse seiret, küber- ja andmeohutust, õiglast suhtumist ja ohutusele keskenduvat töökultuuri. Tulemuslikkuse kava projekt sisaldab 70 meetet, mis on muu hulgas seotud uue lennuliikluse juhtimissüsteemi rakendamisega, vahendiga, mis võimaldab töökoormuse jaotamise kavandamisel arvesse võtta sektori keerukust, uue sektoriteks jaotamise süsteemiga, raadiopeilingaatoriga lennujuhtide olukorrateadlikkuse parandamiseks ning väsimuse riskijuhtimise süsteemiga.
- (13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu ELi hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

	2021	2022	2023	2024
Ungari kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid, väljendatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %
Ungari kontrollväärtused	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

- (17) Komisjon märgib, et Ungari kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Ungari on esitanud tulemuslikkuse kava projektis meetmed kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamiseks, sealhulgas suutlikkusel põhinevale navigatsioonile ülemineku kava ning osalemine Kagu-Euroopa vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi (SEE FRA) projekti elluviimises.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Ungari on juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi lennutasandist 095 kuni lennutasandini 660.
- (20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Ungari kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, väljendatuna ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,06	0,11	0,11	0,11
Ungari kontrollväärtused	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) Komisjon märgib, et Ungari kavandatud läbilaskevõime eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega kolmanda võrdlusperioodi igal kalendriaastal.

- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Ungari on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid kohalike marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad Budapesti piirkondliku juhtimiskeskuse ümberkorraldamist, uut lennujuhtide koolitusprogrammi, lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamist ning täistööajale taandatud lennujuhtide kavandatud arvu suurendamist kolmanda võrdlusperioodi lõpuks.
- (26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (28) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Ungari esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (29) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (30) Ungari on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Ungari kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatuna marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	11 916 forintit	9 803 forintit	17 628 forintit	14 127 forintit	11 842 forintit	10 946 forintit
	38,5-6 eurot	31,7-2 eurot	57,0-5 eurot	45,7-2 eurot	38,3-2 eurot	35,4-2 eurot

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Ungari marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +2,8 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Ungari marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,9 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Ungari kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 31,72 eurot on 21 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 40,13 eurot. Komisjon märgib, et Ungaris on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest madalam. Aastal 2024 väheneb see vahe siiski -16 %-ni.
- (34) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 31 ja 32 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalle on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunkti i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Ungari on oma tulemuslikkuse kava projektis väitnud, et kulude kõrvalekalle kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest ning kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest on põhjustatud üksnes läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks vajalikest meetmetest.
- (36) Komisjon märgib, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis on palju meetmeid, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Hungarocontrol) on võtnud kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks ja millega kaasnevad lisakulud. Need meetmed on üksikasjalikult esitatud ja kvantifitseeritud tulemuslikkuse kava projektis.
- (37) Ungari selgitab, et 2019. aasta COVID-19-eelsetes tingimustes sai selgeks, et tegutsevate lennujuhtide arv ei olnud liikluse mahtu ja keerukust arvestades piisav. HungaroControl on välja töötanud koolitusprogrammi, mille eesmärk on suurendada kolmandal võrdlusperioodil lennujuhtide arvu. Nendega kaasnevad kulud hõlmavad personalikulusid, mis on seotud esmase koolituse etapis osalevate uute õpilaste ja litsentsitud lennujuhiõpilaste tasustamisega, samuti muid uute töötajate koolitamisega seotud tegevuskulusid.
- (38) Tulevaste transpordivajaduste rahuldamiseks vajalikku läbilaskevõime suurendamist toetavad investeeringud tiptasemel seadmetesse. Komisjon märgib, et seetõttu on kavandatud mitu lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamist, mis hõlmab raadiopeilingaatori funktsiooni ja keerukusvahendi rakendamist, õhuruumi korraldamise funktsioonide parandamist ning lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimise täiustatud meetodite kasutuselevõttu. Nende investeeringute õigeaegne tegemine kolmanda võrdlusperioodi jooksul peaks võimaldama läbilaskevõime märkimisväärset suurenemist.
- (39) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud ajakohased meetmed on kohalike läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks tõepoolest vajalikud. Lisaks võib tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangu põhjal järeldada, et kõnealuste meetmete lisakulud on suuremad kui kõrvalekalded kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusest või kogu ELi hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest arengusuundumusest, millele on osutatud põhjendustes 31 ja 32.
- (40) Põhjendustes 35–39 esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunkti ii sätestatud kriteerium on Ungari puhul täidetud.
- (41) Eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et seda, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunkti ii sätestatud kriteerium on Ungari puhul täidetud, ei ole vaja täiendavalt uurida.
- (42) Põhjendustes 31–41 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb asuda seisukohale, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

- (43) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Ungari puhul probleeme.
- (44) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Ungari terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +11,0 %, mis on kõrgem kui Ungari marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus +2,8 %.
- (45) Teiseks märgib komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Ungari terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +11,0 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -4,7 %.
- (46) Võrreldes terminali kindlaksmääratud ühikuhindu sarnaste lennujaamade tulemustega kolmandal võrdlusperioodil, märgib komisjon, et Budapesti lennujaama kindlaksmääratud ühikuhinnad on eeldatavasti oluliselt kõrgemad kui sarnaste lennujaamade keskmised kindlaksmääratud ühikuhinnad.
- (47) Seepärast leiab komisjon seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktiga a, et Ungari peaks kolmanda võrdlusperioodi terminali kulutõhususeesmärgi täiendavalt põhjendama, võttes arvesse põhjendustes 44–46 esitatud tähelepanekuid, või neid allapoole korrigeerima.

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

- (48) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (49) Komisjon märgib, et Ungari tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,5 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,5 % kindlaksmääratud kuludest.
- (50) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.
- (51) Seetõttu peaks Ungari seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskavad marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks, et kõnealustest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

- (52) Põhjendustes 10–51 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Ungari esitatud tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Ungarile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Ungari	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Hungarocontrol	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Ungari kavandatud marsruutlendude keskkonnanäesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %
Ungari võrdlusväärtused	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Ungari kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,06	0,11	0,11	0,11
Ungari võrdlusväärtused	0,06	0,11	0,11	0,11

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Ungari kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähte- väärtus	2019. aasta lähte- väärtus	2020–20- 021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	11 916 forintit	9 803 forintit	17 628 forintit	14 127 forintit	11 842 forintit	10 946 forintit
	38,5- 6 eurot	31,7- 2 eurot	57,0- 5 eurot	45,7- 2 eurot	38,3- 2 eurot	35,4- 2 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/776,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2300 all)

(Ainult hispaaniakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

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

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Hispaania esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.

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

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

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

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

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

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

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

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

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

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

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

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

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (29) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Hispaania esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (30) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (31) Hispaania poolt kolmandal võrdlusperioodil Hispaania mandriosa ja Kanaari saarte tasude sissenõudmise piirkondade kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid on järgmised:

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

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

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

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

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

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

- (37) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (38) Komisjon märgib, et Hispaania tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast ja terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,50 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,00 % kindlaksmääratud kuludest.
- (39) Komisjonil on nende stimuleerimiskavadega seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,50 % kindlaksmääratud kuludest, on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on ette nähtud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

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

KOKKUVÕTE

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

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Hispaania Kuningriigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

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

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

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

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

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

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind

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

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/777,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2302 all)

(Ainult sloveenikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Sloveenia esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (11) Sloveenia esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Sloveenia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Slovenia Control	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (12) Seoses Sloveenia poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (Slovenia Control) kavandatud ohutuseesmärkidega on komisjon leidnud, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk saavutatakse 2024. aastal seoses ohutusriski juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutusjuhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu liitu hõlmavale tulemuseesmärgile iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (13) Komisjon märgib, et Sloveenia esitatud tulemuslikkuse kava projektis on esitatud meetmed Slovenia Controli jaoks kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, sealhulgas riikliku ohutusasutuse pidev järelevalve ning Eurocontrol, CANSO ja EASA tasandil kokku lepitud protokollidele vastavate ohutusprotsesside ja -väljundite korrapärane sise- ja välisjärelevalve.
- (14) Põhjendustes (12) ja (13) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalaesed tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Sloveenia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Sloveenia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid , esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Sloveenia võrdlusväärtused	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

- (18) Komisjon märgib, et Sloveenia kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (19) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Sloveenia on esitanud tulemuslikkuse kava projektis kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mis hõlmavad suuremat piiriülest koostööd, näiteks vabalt valitavate marsruutide laiendamist osana Kagu-Euroopa ühise õhuruumi algatusest (SECSI FRA).
- (20) Põhjendustes (18) ja (19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Sloveenia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Sloveenia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilineamise minutites lennu kohta	0,05	0,09	0,09	0,09
Sloveenia võrdlusväärtused	0,05	0,09	0,09	0,09

- (24) Komisjon märgib, et Sloveenia kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Sloveenia on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad lennuliiklusvoo ja läbilaskevõime juhtimise tõhustamine, sektoriteks jaotamise parandamine kooskõlas Kesk-Euroopa funktsionaalse õhuruumiosa (FAB CE) õhuruumi kavaga, sektori suurem paindlikkus nõudlusel põhineva läbilaskevõime osas, täiendavate lennujuhtide värbamine ning nende jaoks paremate töögraafikute koostamine.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Sloveenia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (27) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Sloveenia esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (28) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (29) Sloveenia on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Sloveenia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid, väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkaartuses)	67,0-8 eurot	54,1-9 eurot	101,4-4 eurot	62,1-1 eurot	59,8-4 eurot	56,1-9 eurot

- (30) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Sloveenia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,9 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Sloveenia marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -1,9 %, on kõrgem kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Sloveenia kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkaartuses (2017. aasta eurodes) 54,19 eurot on 45,2 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 37,32 eurot. Komisjon märgib, et Sloveenias on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest kõrgem ning 2024. aastal ulatub vahe 41,5 %-ni.

- (33) Nagu on märgitud põhjendustes (30) ja (31), on selge, et Sloveenia vastab kindlaksmääratud ühikuhinna puhul ELi suundumustele nii kolmandal võrdlusperioodil kui ka pikaajaliselt. Lisaks on Sloveenia kindlaksmääratud ühikuhind 2024. aastal väiksem kui 2014. aasta lähteväärtus. Olenemata Sloveenia lähteväärtuse ja põhjenduses (32) osutatud võrdlusrühma keskmise erinevusest, on Sloveenia näidanud, et kulutõhususe areng vastab kogu ELi suundumustele, mis on piisav alus, et pidada seda kooskõlas olevaks kogu ELi kulutõhususe tulemuseesmärkidega kolmanda võrdlusperioodi jaoks.
- (34) Põhjendustes (27)–(33) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Sloveenia tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

KOKKUVÕTE

- (35) Põhjendustes (10)–(34) esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Eesti esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (36) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (37) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Sloveenia Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Sloveenia	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
Slovenia Control	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Sloveenia kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Sloveenia võrdlusväärtused	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Sloveenia kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,05	0,09	0,09	0,09
Sloveenia võrdlusväärtused	0,05	0,09	0,09	0,09

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Sloveenia kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	67,0-8 eurot	54,1-9 eurot	101,4-4 eurot	62,1-1 eurot	59,8-4 eurot	56,1-9 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/778,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2303 all)

(Ainult bulgaariakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (10) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Bulgaaria esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (11) Bulgaaria esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

Bulgaaria	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
BULATSA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

- (12) Seoses Bulgaaria poolt aeronavigatsiooniteenuse osutajale (BULATSA) kavandatud ohutuseesmärkidega on komisjon leidnud, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk saavutatakse 2023. aastal seoses ohutusriski juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutusjuhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu liitu hõlmavale tulemuseesmärgile iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (13) Komisjon märgib, et Bulgaaria esitatud tulemuslikkuse kava projektis on esitatud BULATSA jaoks rida meetmeid kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, sealhulgas: väsimuse ja stressi juhtimine inimvõimete parandamiseks; süsteemi kasutuselevõtt muutuste hindamiseks, ohtude kindlakstegemiseks ja riskide juhtimiseks; ohutusalase teadlikkuse pidev edendamine ning küpsete tehnoloogiliste lahenduste kasutuselevõtt ohutuse parandamiseks.
- (14) Põhjendustes (12) ja (13) esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalased tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Bulgaaria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Bulgaaria kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid , esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Bulgaaria võrdlusväärtused	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

- (18) Komisjon märgib, et Bulgaaria kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (19) Seoses rakendusmääruse 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Bulgaaria on esitanud tulemuslikkuse kava projektis kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mis hõlmavad edasisi samme Kagu-Euroopa vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi (SEE FRA) rakendamist koostöös Rumeenia, Ungari ja Slovakkia.
- (20) Põhjendustes (18) ja (19) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Bulgaaria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Bulgaaria kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilineamise minutites lennu kohta	0,04	0,08	0,07	0,08
Bulgaaria võrdlusväärtused	0,04	0,08	0,07	0,08

- (24) Komisjon märgib, et Bulgaaria kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).

- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Bulgaaria on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Nende meetmete hulka kuuluvad lennuliikluse analüüsivahendite kasutamine, lennujuhtide täistööaja kavandamine kogu kolmanda võrdlusperioodi jooksul vastavalt prognoositud liiklusmahtudele ning mitmed meetmed õhuruumi kavandamise parandamiseks, sealhulgas sektorite ümberkorraldamine ja dünaamiline sektoriline jaotus.
- (26) Põhjendustes (24) ja (25) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Bulgaaria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (27) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Bulgaaria esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (28) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (29) Bulgaaria on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Bulgaaria kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	56,62 leevi	53,64 leevi	95,60 leevi	67,56 leevi	61,42 leevi	55,62 leevi
	28,9-6 eurot	27,4-3 eurot	48,8-9 eurot	34,5-5 eurot	31,4-1 eurot	28,4-4 eurot

- (30) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Bulgaaria marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil +0,9 % ning ületab kogu ELi arengusuundumusega, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Bulgaaria marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,2 %, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (32) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Bulgaaria kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 27,43 eurot on 32,5 % väiksem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 40,66 eurot. Komisjon märgib, et Bulgaaria on marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind kogu kolmanda võrdlusperioodi kestel võrdlusrühma keskmisest madalam ning 2024. aastal ulatub vahe -34,1 %-ni.

- (33) Nagu põhjenduses (30) märgitud, on selge, et Bulgaaria kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus kolmandal võrdlusperioodil vastab kogu ELi hõlmavale suundumusele. Lisaks on Bulgaaria kindlaksmääratud ühikuhind 2024. aastal veidi madalam kui 2014. aasta lähteväärtus, mis näitab, et Bulgaaria säilitab kulutõhususe pikas perspektiivis stabiilsel tasemel. Viidates põhjendusele (32), näitab Bulgaaria ka head kulutõhusust kindlaksmääratud ühikuhindades taseme seisukohast, sest 2019. aasta lähteväärtus ja Bulgaaria 2024. aasta kindlaksmääratud ühikuhind on mõlemad märkimisväärselt madalamad (üle 30 %) kui vastavad võrdlusrühma keskmised väärtused. Eespool esitatud kaalutlusi arvesse võttes leiab komisjon, et põhjenduses (31) täheldatud kõrvalekaldumine kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest ei välista Bulgaaria puhul kooskõla kogu ELi hõlmavate kulutõhususe tulemuseesmärkidega.
- (34) Põhjendustes (30)–(33) nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Bulgaaria tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

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

- (35) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile f vaatas komisjon kavandatud läbilaskevõime-eesmärkidega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Leiti, et Bulgaaria tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad stimuleerimiskavade projektid tekitavad muret.
- (36) Komisjon märgib, et Portugali tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju on 0,40 % kindlaksmääratud kuludest ja maksimaalne rahaline eelis 0,20 % kindlaksmääratud kuludest.
- (37) Komisjonil on selle stimuleerimiskavaga seoses tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas kavandatud maksimaalsel rahalisel kahjul, mis moodustab 0,40 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju tuluskile, nagu nõuab rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punkt a.
- (38) Seetõttu peaks Bulgaaria seoses oma lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a läbi vaatama oma stimuleerimiskava marsruudi läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks, et kõnealusest stimuleerimiskavast tulenev maksimaalne rahaline kahju oleks selline, millel on oluline mõju tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks kaasa tooma maksimaalse rahalise kahju, mis on 1 % kindlaksmääratud kuludest või sellest suurem.

KOKKUVÕTE

- (39) Põhjendustes (10)–(38) esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Bulgaaria esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (40) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasisse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasisse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsioonitehnoloogiate osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeltulevate droonituvastuse kulude kohta.

- (41) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Bulgaaria Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Bulgaaria	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomane aeronavigatsiooniteenuse osutaja	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
BULATSA	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	D	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Bulgaaria kavandatud marsruutlendude keskkonnanäesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Bulgaaria võrdlusväärtused	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Bulgaaria kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,04	0,08	0,07	0,08
Bulgaaria võrdlusväärtused	0,04	0,08	0,07	0,08

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Bulgaaria kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	56,62 leevi	53,64 leevi	95,60 leevi	67,56 leevi	61,42 leevi	55,62 leevi
	28,9-6 eurot	27,4-3 eurot	48,8-9 eurot	34,5-5 eurot	31,4-1 eurot	28,4-4 eurot

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/779,**13. aprill 2022,**

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

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2304 all)

(Ainult poolakeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c esimest lõiku,

võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, ⁽²⁾ eriti selle artikli 14 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgufunktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks peavad liikmesriigid rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 10 kohaselt kehtestama kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu ELi hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas liikmesriikide koostatud tulemuslikkuse kavade projektides välja pakutud tulemuseesmärgid vastavad kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) COVID-19 pandeemia puhang on alates 2020. kalendriaasta esimesest kvartalist lennutranspordisektorit märkimisväärselt mõjutanud ja lennuliikluse maht on pandeemiaeelse tasemega võrreldes oluliselt vähenenud meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pandeemia ohjeldamiseks võtnud.
- (3) Kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks olid algselt sätestatud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽³⁾. Kuna need kogu ELi hõlmavad tulemuseesmärgid ja liikmesriikide poolt pärast seda esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud lennutranspordiolukorda.

⁽¹⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

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

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

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

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Poola esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgi hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 esitatud kriteeriumi alusel. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks hindamisele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, arvestades rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.
- (10) Poola esitatud kavandatavad ohutusega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärgid ohutusjuhtimise tulemuslikkuse alal on ohutuse juhtimise eesmärkide kaupa ja rakendamise taseme järgi esitatuna järgmised:

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

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

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

- (11) Seoses Poola poolt kõigile hõlmatud aeronavigatsiooniteenuse osutajatele kavandatud ohutuseesmärkidega on komisjon leidnud, et kogu ELi hõlmav tulemuseesmärk saavutatakse 2024. aastal seoses ohutusriski juhtimise eesmärgiga, samas kui muude ohutusjuhtimise eesmärkide puhul vastavad kohalikud tulemuseesmärgid kogu liitu hõlmavale tulemuseesmärgile iga kalendriaasta puhul ajavahemikul 2021–2024.
- (12) Komisjon märgib, et Poola esitatud tulemuslikkuse kava projektis on esitatud aeronavigatsiooniteenuste osutajate jaoks meetmed kohalike ohutuseesmärkide saavutamiseks, näiteks meetmed, millega tagatakse vastavus komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2017/373, ⁽⁶⁾ ohutusprotsesside läbivaatamine, juhtkonna ohutuskoolituse ajakohastamine, ohutusjuhtimise näitajate väljatöötamine, ohutuse jätkuv edendamine ning parimate tavade, dokumentide ja menetluste rakendamine kooskõlas riiklike ja rahvusvaheliste eeskirjadega.
- (13) Põhjendustes 11 ja 12 esitatud järelduste põhjal ning võttes arvesse, et rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu liitu hõlmavad ohutusalsed tulemuseesmärgid tuleb saavutada kolmanda võrdlusperioodi viimaseks aastaks ehk 2024. aastaks, tuleks hinnata, kas Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

⁽⁶⁾ 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 ühised nõuded 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).

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

	2021	2022	2023	2024
Poola kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid , esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Poola võrdlusväärtused	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) Komisjon märgib, et Poola kavandatud keskkonnaeesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (18) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Poola on tulemuslikkuse kava projektis esitanud kohalike keskkonnaeesmärkide saavutamise meetmed, mille hulgas on Varssavi piirkonna lennujuhtimiskeskuse sektorikonfiguratsioonide ümberkorraldamine, õhuruumi paindliku kasutamise täiustatud kontseptsioonide rakendamine ning Varssavi terminali manööverdusala täiustamine.
- (19) Lisaks märgib komisjon, et Poola on alates 2019. aasta veebruarist lennutasanditel 95–660 juba rakendanud vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi. Komisjon märgib ka, et Poola kavatseb 2024. kalendriaastal veelgi laiendada vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi Balti funktsionaalse õhuruumiosa, Slovakkia ja Ukrainaga.
- (20) Põhjendustes 17–19 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

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

	2021	2022	2023	2024
Poola kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,07	0,12	0,12	0,12
Poola võrdlusväärtused	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) Komisjon märgib, et Poola kavandatud läbilaskevõime-eesmärgid võrduvad vastavate riiklike kontrollväärtustega igal kalendriaastal (2021–2024).
- (25) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktiga a märgib komisjon, et Poola on tulemuslikkuse kava projektis esitanud rea meetmeid marsruutlendude läbilaskevõime kohalike eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed hõlmavad lennujuhtide jätkuvat koolitust, paindlikku personali planeerimist ja töögraafikute koostamist, sektorite arvu suurendamist ja sektorite lahtiolekuaegade parandamist ning piiriülese vabalt valitavate marsruutidega õhuruumi rakendamist.
- (26) Põhjendustes 24 ja 25 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõimega seoses kavandatud eesmärkide läbivaatus

- (27) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist b. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Poola puhul probleeme.
- (28) Komisjon leidis, et võrreldes kavandatud riiklike eesmarke saabuvate lendude ATFM-hilinemise keskmise taseme kohta sarnaste lennujaamade tulemustega teisel võrdlusperioodil, võivad Warszawa-Chopini, Warszawa-Modlini, Krakow-Balice ja Katowice-Pyrzowice lennujaamad prognooside kohaselt kogeda suuremaid ATFM-hilinemisi kui teised sarnased lennujaamad.
- (29) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Poola põhjenduses 28 esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali läbilaskevõime eesmarke või korrigeerima neid allapoole.

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (30) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on Poola esitatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindade eesmärkide vastavust hinnatud rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c esitatud kriteeriumide alusel. Need kriteeriumid on kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmisega väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond.
- (31) Marsruudi kulutõhususeesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Seda täiendati nende eesmärkide aluseks olevate, rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d täpsustatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega.
- (32) Poola on kolmandaks võrdlusperioodiks välja pakkunud järgmised marsruudi kulutõhususeesmärgid:

Poola kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	169,6 zlotti	174,8 zlotti	320,1 zlotti	200,2 zlotti	172,0 zlotti	163,2 zlotti
	39,8-5 eurot	41,0-7 eurot	75,2-4 eurot	47,0-5 eurot	40,4-2 eurot	38,3-5 eurot

- (33) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis a sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et kolmandal võrdlusperioodil on Poola marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil -1,7 % ning ületab kogu ELi arengusuundumust, mis on samal perioodil +1,0 %.
- (34) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis b sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Poola marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajaline arengusuundumus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil, mis on teisel ja kolmandal võrdlusperioodil -0,4 % aasta kohta, on madalam kogu ELi pikaajalisest arengusuundumusest, mis on samal perioodil -1,3 %.
- (35) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktis c sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Poola kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus ehk 2017. aasta hindade reaalkväärtuses (2017. aasta eurodes) 41,07 eurot on 5,4 % suurem kui asjaomase võrdlusrühma keskmine lähteväärtus ehk 2017. aasta eurodes 38,96 eurot. Komisjon märgib siiski, et marsruudi kindlaksmääratud ühikuhind on Poolas 2024. aastal võrdlusrühma keskmisest 6,7 % madalam.
- (36) Lisaks uuris komisjon, kas põhjendustes 34 ja 35 osutatud kõrvalekaldeid võib pidada vajalikuks ja proportsionaalseks rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alusel, tingimusel et kogu ELi hõlmava kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalise arengusuundumuse puhul täheldatud kõrvalekalle on tingitud üksnes täiendavatest kindlaksmääratud kuludest, mis seonduvad läbilaskevõimega seotud põhilise tulemusvaldkonna tulemuseesmärkide saavutamiseks vajalike meetmetega või restruktureerimismeetmetega rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- (37) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteeriumiga märgib komisjon, et Poola on oma tulemuslikkuse kava projektis esitanud hulga meetmeid, mida aeronavigatsiooniteenuse osutaja (PANSA) on võtnud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Need meetmed on üksikasjalikult esitatud ja kvantifitseeritud tulemuslikkuse kava projektis.
- (38) Poola kavatseb tõepoolest kolmanda võrdlusperioodiga võrreldes oluliselt suurendada Varssavi piirkonna juhtimiskeskuses tegutsevate lennujuhtide arvu. Lisaks selgitab Poola, et täiendavate lennujuhtide koolitamine ja värbamine võimaldab PANSA-l rakendada õhuruumi sektorite ümberkorraldamist ja rahuldada prognoositavat liiklusnõudlust, mis eeldatavasti saavutab 2019. aasta taseme kolmanda võrdlusperioodi lõpuks.
- (39) Komisjon täheldab investeerimiskulude suurenemist, mis on seotud selliste läbilaskevõimet suurendavate projektidega nagu lennuliikluse korraldamise süsteemi ajakohastamine ja sellega seotud muudatused, uute operatiivruumide ja raadiosidejaamade kasutuselevõtt ning seiretaristu väljavahetamine ja arendamine. Poola märgib, et kolmanda võrdlusperioodi kavandatud kapitalikulud on suunatud läbilaskevõimega seotud investeeringutele ning võimaldavad optimeerida õhuruumi (nt õhuruumi kolmetasandiline vertikaalne jagunemine) ning suurendada teenuste osutamise vastupidavust, skaleeritavust ja paindlikkust.
- (40) Tulemuslikkuse hindamise asutuse üksikasjaliku analüüsi põhjal leiab komisjon, et Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud asjakohased meetmed on tõepoolest vajalikud kohalike läbilaskevõime-eesmärkide saavutamiseks. Lisaks, võttes arvesse tulemuslikkuse hindamise asutuse hinnangut, võib järeldada, et nende meetmete lisakulud on suuremad kui põhjenduses (34) osutatud kõrvalekalle kogu liitu hõlmavast kindlaksmääratud ühikuhinna pikaajalisest suundumusest.

- (41) Põhjendustes 37–40 esitatud kaalutlusi arvestades leiab komisjon, et punkti 1.4 alapunkti d alapunktis i sätestatud kriteerium on Poola puhul täidetud.
- (42) Eelnevatest tähelepanekutest tuleneb, et ei ole vaja täiendavalt uurida, kas punkti 1.4 alapunkti d alapunktis ii sätestatud kriteerium on Poola puhul täidetud.
- (43) Põhjendustes 33–42 nimetatud tähelepanekute tõttu tuleb hinnata, et Poola tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärgid vastavad kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususeesmärkide läbivaatus

- (44) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade puhul vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka kavandatud marsruutlendude kulutõhususeesmärgid, juhindudes rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktist c. Leiti, et need kavandatud eesmärgid tekitavad Poola puhul probleeme.
- (45) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus kolmandal võrdlusperioodil on Poola esimeses terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas +2,2 % ja teises piirkonnas +1,9 %, mis on kõrgemad kui Poola marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -1,7 %.
- (46) Teiseks täheldab komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Poola terminali navigatsioonitasude sissenõudmise teises piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +2,2 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus -8,9 %. Lisaks on Poola terminali navigatsioonitasude sissenõudmise teises piirkonnas kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid kolmandal võrdlusperioodil 1,9 % kõrgemad kui terminali kindlaksmääratud ühikuhinna tegelik suundumus -2,6 %, mida täheldati teisel võrdlusperioodil.
- (47) Seepärast leiab komisjon, et seoses lõpliku tulemuslikkuse kava vastuvõtmisega vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 16 punktile a peaks Poola põhjendustes 45 ja 46 esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali kulutõhususe eesmarke või korrigeerima neid allapoole.

KOKKUVÕTE

- (48) Põhjendustes 9–47 esitatud hindamise põhjal on komisjon leidnud, et Poola esitatud tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid on kogu ELi hõlmavate tulemuseesmärkidega kooskõlas.
- (49) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lennujaama droonituvastusega seotud kuluartiklid. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, mil määral on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasidesse lisanud ja kui sellised kulud on lisatud, siis mil määral need on tekkinud seoses aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning kas neid võib seega käsitada rahastamiskõlblikena tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel. Komisjoni talitused on saatnud kõigile liikmesriikidele sihtotstarbelise teabenõude, et koguda asjakohast teavet, ning uurivad täiendavalt lennujaama droonituvastuse teatatud kulusid ühikumäärale vastavuse kontrollimise raames. Käesolev otsus ei piira komisjoni järeldusi droonituvastuse kulude kohta.
- (50) Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega väheneb liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis lennuliiklus. Liidu tasandi mõju ei tohiks olla siiski võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi rakendamiseks olemasolevad meetmed ja protsessid,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

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

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Poola Vabariigile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

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

OHUTUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Ohutusjuhtimise tulemuslikkus

Poola	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemenä, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni				
Asjaomased aeronavigatsiooniteenuse osutajad	Ohutuse juhtimise eesmärk	2021	2022	2023	2024
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A.	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	C	C	C	C
	Ohutusriskide juhtimine	C	C	C	D
	Ohutuse tagamine	C	C	C	C
	Ohutuse edendamine	C	C	C	C
	Ohutusele keskenduv töökultuur	C	C	C	C

KESKKONNAGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus

	2021	2022	2023	2024
Poola kavandatud marsruutlendude keskkonnaeesmärgid esitatuna marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususena	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Poola võrdlusväärtused	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

LÄBILASKEVÕIMEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND

Marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmine lennu hiline mine minutites

	2021	2022	2023	2024
Poola kavandatud marsruutlendude läbilaskevõime eesmärgid ATFM-hilinemise minutites lennu kohta	0,07	0,12	0,12	0,12
Poola võrdlusväärtused	0,07	0,12	0,12	0,12

KULUTÕHUSUSEGA SEOTUD PÕHILINE TULEMUSVALDKOND**Marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhind**

Poola kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkond	2014. aasta lähteväärtus	2019. aasta lähteväärtus	2020–2021	2022	2023	2024
Kavandatud marsruudi kulutõhususeesmärgid , väljendatud marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinnana (2017. aasta hindade reaalkväärtuses)	169,6 zlotti	174,8 zlotti	320,1 zlotti	200,2 zlotti	172,0 zlotti	163,2 zlotti
	39,8-5 eurot	41,0-7 eurot	75,2-4 eurot	47,0-5 eurot	40,4-2 eurot	38,3-5 eurot

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2022/780,**13. aprill 2022,**

milles käsitletakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt Šveitsi esitatud funktsionaalse õhuruumiosa tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate teatavate tulemuseesmärkide mittevastavust kogu Euroopa Liitu hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele ning milles antakse soovitusel nimetatud eesmärkide läbivaatamiseks

(teatavaks tehtud numbri C(2022) 2313 all)

(Ainult itaalia-, prantsus- ja saksakeelne tekst on autentsed)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelist õhutranspordialast kokkulepet (edaspidi „kokkulepe“) ⁽¹⁾,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrust (EÜ) nr 549/2004, millega sätestatakse raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks (raammäärus), ⁽²⁾ eriti selle artikli 11 lõike 3 punkti c teist lõiku,

pärast konsulteerimist ühtse taeva komiteega

ning arvestades järgmist:

ÜLDISED KAAALUTLUSED**Taust**

- (1) Vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artiklile 11 tuleb aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide jaoks koostada tulemuslikkuse kava. Lisaks sellele peavad liikmesriigid vastavalt komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 ⁽³⁾ artiklile 10 seadma kas riigi või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandil siduvad tulemuseesmärgid igaks aeronavigatsiooniteenuste ja võrgustiku funktsioonide tulemuslikkuse kava võrdlusperioodiks. Need tulemuseesmärgid peavad vastama kogu Euroopa Liitu hõlmavatele eesmärkidele, mille komisjon on asjaomaseks võrdlusperioodiks kehtestanud. Komisjon peab rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisas sätestatud hindamiskriteeriumide alusel hindama, kas tulemuslikkuse kavade projektides kavandatud tulemuseesmärgid vastavad kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (2) Alates COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. kalendriaasta esimeses kvartalis on see avaldanud lennutranspordisektorile märkimisväärset mõju ning meetmete tõttu, mida liikmesriigid ja kolmandad riigid on pidanud pandeemia tõkestamiseks võtma, on lennuliikluse maht võrreldes pandeemiaeelse tasemega oluliselt vähenenud.
- (3) Kogu liitu hõlmavad kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärgid määrati esialgu kindlaks komisjoni rakendusotsuses (EL) 2019/903 ⁽⁴⁾. Kuna need kogu liitu hõlmavad tulemuseesmärgid ning hiljem liikmesriikide ja Šveitsi esitatud kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektid koostati enne COVID-19 pandeemia puhkemist, ei saanud neis arvesse võtta pandeemia tõttu märkimisväärselt muutunud olukorda lennutranspordis.

⁽¹⁾ EÜT L 114, 30.4.2002, lk 73.

⁽²⁾ ELT L 96, 31.3.2004, lk 1.

⁽³⁾ Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärus (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem ning tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärused (EL) nr 390/2013 ja (EL) nr 391/2013 (ELT L 56, 25.2.2019, lk 1).

⁽⁴⁾ Komisjoni 29. mai 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/903, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks, mis algab 1. jaanuaril 2020 ja lõpeb 31. detsembril 2024 (ELT L 144, 3.6.2019, lk 49).

- (4) Selleks et reageerida mõjule, mida COVID-19 pandeemia aeronavigatsiooniteenuste osutamisele avaldab, sätestati komisjoni rakendusmääruses (EL) 2020/1627 ⁽⁵⁾ kolmandaks võrdlusperioodiks erakorralised meetmed, mis erinevad rakendusmääruse (EL) 2019/317 sätetest. Komisjon võttis rakendusmääruse (EL) 2020/1627 artikli 2 lõike 1 kohaselt 2. juunil 2021 vastu komisjoni rakendusotsuse (EL) 2021/891, ⁽⁶⁾ milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks sellistes põhilistes tulemusvaldkondades nagu ohutus, keskkond, läbilaskevõime ja kulutõhusus.
- (5) Kõik liikmesriigid ja Šveits on välja töötanud ja vastu võtnud kolmanda võrdlusperioodi läbivaadatud kohalikke tulemuseesmärgi sisaldavad tulemuslikkuse kavade projektid, mis esitati 1. oktoobriks 2021 komisjonile hindamiseks. Šveits esitas komisjonile oma tulemuslikkuse kava projekti funktsionaalse õhuruumiosa ehk kõnealusel juhul Kesk-Euroopa funktsionaalse õhuruumiosa (FABEC) tasandil. Pärast FABECi tulemuslikkuse kava projekti täielikkuse kontrollimist palus komisjon FABECil esitada 17. novembriks 2021 ajakohastatud tulemuslikkuse kava projekti. Käesolevas otsuses sisalduv komisjoni hinnang põhineb Šveitsi ja FABECis osalevate liikmesriikide esitatud ajakohastatud FABECi tulemuslikkuse kava projektil.
- (6) Tulemuslikkuse hindamise asutus, kes vastavalt määruse (EÜ) nr 549/2004 artikli 11 lõikele 2 abistab komisjoni tulemuslikkuse süsteemi rakendamisel, esitas komisjonile aruande, mis sisaldas nõuandeid kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kavade projektide hindamiseks.
- (7) Käesolev otsus hõlmab üksnes neid FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvaid kavandatud tulemuseesmärgi ja seotud elemente, mida kohaldatakse otseselt aeronavigatsiooniteenuste osutaja suhtes, kes on määratud osutama teenuseid Šveitsi õhuruumis.

Hindamismeetod

- (8) Komisjon on rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõike 1 kohaselt hinnanud riikide või funktsionaalsete õhuruumiosade tasandi eesmärkide vastavust kõnealuse rakendusmääruse IV lisa punktis 1 sätestatud hindamiskriteeriumide alusel ning kohalikke olusid silmas pidades. Lisaks iga põhilise tulemusvaldkonna ja seonduvate tulemuseesmärkide hindamisele on komisjon tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud ka nimetatud rakendusmääruse IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid.
- (9) Ohutusega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.1 sätestatud kriteeriumi alusel hinnanud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses aeronavigatsiooniteenuste osutajate ohutusjuhtimise tulemuslikkusega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks sellele vaadati läbi ohutuseesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, pidades silmas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente. Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi ja FABECis osalevate liikmesriikide kavandatud kohalikud ohutusega seotud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.
- (10) Keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.2 sätestatud kriteeriumi alusel hinnanud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses marsruutlennu horisontaalse osa tegeliku trajektoori keskmise tõhususega. FABECi tulemuslikkuse kava projektis kavandatud eesmärgid on vastavalt võrreldud Euroopa lennumarsruutide võrgustiku parendamise kavas esitatud marsruutlennu horisontaalse osa tõhususe kontrolliväärtustega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks sellele vaadati läbi keskkonnanäesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, pidades silmas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis a sätestatud elemente.

⁽⁵⁾ Komisjoni 3. novembri 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/1627 COVID-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) (ELT L 366, 4.11.2020, lk 7).

⁽⁶⁾ Komisjoni 2. juuni 2021. aasta rakendusotsus (EL) 2021/891, milles määratakse kindlaks kogu Euroopa Liitu hõlmavad lennuliikluse juhtimisvõrgu läbivaadatud tulemuseesmärgid kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024) ja millega tunnistatakse kehtetuks rakendusotsus (EL) 2019/903 (ELT L 195, 3.6.2021, lk 3).

- (11) Mis puudutab 2020. kalendriaastat, siis algselt rakendusotsuses (EL) 2019/903 sätestatud kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas ei vaadatud rakendusotsusega (EL) 2021/891 läbi, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamisaeg on möödas ja selle rakendamine on lõppenud, mistõttu seda ei ole võimalik tagasiulatuvalt kohandada. Seega ei olnud asjakohane, et liikmesriigid ja Šveits oleksid 2020. kalendriaastaks seatud kohalikud tulemuseesmärgid keskkonnaga seotud põhilises tulemusvaldkonnas 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud. Seda arvesse võttes hinnati keskkonnaga seotud kohalike tulemuseesmärkide vastavust asjakohastele kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele kalendriaastatel 2021, 2022, 2023 ja 2024. Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi ja FABECi osalevate liikmesriikide kavandatud kohalikud keskkonnaga seotud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.
- (12) Läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 1.3 sätestatud kriteeriumi alusel hinnatud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses marsruutlennuliiklusvoo juhtimisest tingitud keskmise lennu hilinemisega. FABECi tulemuslikkuse kava projektis kavandatud eesmärgid on vastavalt võrreldud võrgustiku operatiivkavas esitatud kontrollväärtustega. Hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid ning lisaks sellele vaadati läbi marsruutlendude läbilaskevõime eesmärkide saavutamiseks kavandatud meetmed, sealhulgas eelkõige kavandatud suured investeeringud ja stimuleerimiskava(d), pidades silmas rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunkti a sätestatud elemente.
- (13) Mis puudutab 2020. kalendriaastat, siis algselt rakendusotsuses (EL) 2019/903 sätestatud kogu liitu hõlmavat kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärki läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ei vaadatud rakendusotsusega (EL) 2021/891 läbi, võttes arvesse, et kõnealuse eesmärgi kohaldamisaeg on möödas ja selle rakendamine on lõppenud, mistõttu seda ei ole võimalik tagasiulatuvalt kohandada. Seega ei olnud asjakohane, et liikmesriigid ja Šveits oleksid 2020. kalendriaastaks seatud kohalikud tulemuseesmärgid läbilaskevõimega seotud põhilises tulemusvaldkonnas 1. oktoobriks 2021 esitatud tulemuslikkuse kavade projektides läbi vaadanud. Seda arvesse võttes hinnati läbilaskevõimega seotud kohalike tulemuseesmärkide vastavust asjakohastele kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele kalendriaastatel 2021, 2022, 2023 ja 2024. Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi ja FABECi osalevate liikmesriikide kavandatud kohalikud läbilaskevõimega seotud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.
- (14) Läbilaskevõimet käsitlevate kavandatud eesmärkidega seoses vaatas komisjon lisaks hindamisele läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade terminali aeronavigatsiooniteenuste läbilaskevõime kavandatud eesmärgid, mille Šveits vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile b FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitas. Kuna Šveitsi puhul ei tekitanud kavandatud eesmärgid mingeid probleeme, ei ole käesolevas otsuses vaja välja tuua ühtegi nendega seotud puudust.
- (15) Kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas on rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumide alusel hinnatud nende eesmärkide vastavust, mille Šveits esitas FABECi tulemuslikkuse kava projektis seoses marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kindlaksmääratud ühikuhindadega. Täpsemalt on need kriteeriumid kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused kolmandal võrdlusperioodil, pikaajalised kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumused teisel ja kolmandal võrdlusperioodil (2015–2024) ning kindlaksmääratud ühikuhinna lähteväärtus tasude sissenõudmise piirkonna tasandil võrrelduna keskmise väärtusega sellistes tasude sissenõudmise piirkondades, kus aeronavigatsiooniteenuse osutajatel on sarnane tegevus- ja majanduskeskkond. Kui leiti, et marsruudi kulutõhususe eesmärgid ei vasta rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunktides a, b ja c sätestatud kriteeriumidele, kontrollis komisjon täiendavalt, kas lahknevust võib pidada rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 1.4 alapunkti d kohaselt vajalikuks ja proportsionaalseks.
- (16) Komisjon jõudis järeldusele, et Šveitsi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonna kulutõhususega seoses kavandatud tulemuseesmärgid, mis on esitatud FABECi tulemuslikkuse kava projektis, ei ole vastuolus kogu liitu hõlmavate asjakohaste tulemuseesmärkidega, ning seetõttu ei ole käesolevas otsuses välja toodud ühtegi sellega seotud puudust.

- (17) Marsruudi kulutõhususe eesmärkide hindamisel võeti arvesse kohalikke olusid. Sellele lisaks vaadati läbi rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punktis 2 sätestatud elemendid, täpsemalt eesmärkide aluseks olevad põhitegurid ja -parameetrid, mis on esitatud kõnealuse lisa punkti 2.1 alapunktis d. Kuna Šveitsi puhul tekitasid teatavad eesmärkide aluseks olevad põhitegurid ja -parameetrid probleeme, tuuakse käesolevas otsuses välja sellega seotud puudused.
- (18) Kulutõhusust käsitlevate kavandatud eesmärkidega seoses hindas komisjon lisaks läbivaatamisele ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 1 lõigete 3 ja 4 kohaselt selle määruse kohaldamisalasse kuuluvate lennujaamade terminali aeronavigatsiooniteenuste kulutõhususe kavandatud eesmärgi, mille Šveits vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktile c FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitas. Kuna leiti, et Šveitsi puhul tekitasid need kavandatud eesmärgid probleeme, tuuakse käesolevas otsuses välja sellega seotud puudused.
- (19) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2 alapunktile f vaatas komisjon läbilaskevõimet käsitlevate kavandatud eesmärkide hindamisega seoses lisaks läbi ka rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade projektid ja andis neile hinnangu. Seejuures kontrollis komisjon, kas stimuleerimiskavade projektid on kooskõlas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõigetes 1 ja 3 sätestatud oluliste nõuetega. Kuna leiti, et Šveitsi puhul tekitasid need stimuleerimiskavade projektid probleeme, tuuakse käesolevas otsuses välja sellega seotud puudused.

Erikaalutlused seoses liikluse arenguga

- (20) STATFORi 2021. aasta oktoobri liikluse lähteproгноosi kohaselt jõuab kogu liitu hõlmav lennuliiklus 2023. aasta jooksul pandeemiaelsele tasemele ning ületab selle 2024. aastal. Liikluse arenguga seotud ebakindlus jääb COVID-19st tingitud epidemioloogilise olukorra arenguga seotud riskide tõttu siiski erakordselt suureks. Komisjon märgib, et liikluse elavnemine toimub liikmesriikide lõikes eeldatavasti ebaühtlaselt.
- (21) Seega on prognoositav liikluse kasv mitme liikmesriigi puhul kolmandal võrdlusperioodil märkimisväärselt väiksem kui keskmine liikluse kasv kogu liidus ning prognooside kohaselt jääb mitmes sellises liikmesriigis kolmanda võrdlusperioodi liiklusmaht allapoole pandeemiaeelse taset. Komisjon tunnistab, et see muudab kogu liitu hõlmavate kulutõhususeesmärkide saavutamise asjaomaste liikmesriikide jaoks keerulisemaks, ning on seda asjaolu arvesse võtnud iga tulemuslikkuse kava projekti hindamise seisukohast oluliste kohalike asjaolude läbivaatamisel.

KOMISJONI HINNANG

Kavandatud tulemuseesmärkide hindamine kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas

- (22) Seoses nende rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis d osutatud põhitegurite ja -parameetrite läbivaatamisega, mis toetavad Šveitsi puhul FABECi kavandatud tulemuseesmärgi kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas, on komisjoni hinnangu tulemusena tehtud kindlaksmääratud kulude ja nende jaotamise valdkonnas kindlaks järgmised puudused.
- (23) Kindlaksmääratud kuludega seoses leiab komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis teatab Šveits, et marsruudi aeronavigatsiooniteenuse osutaja (Skyguide) on rakendanud Skyguide'i kapitaliseerimiseeskirjade puhul muudatusi, mis suurendavad tema personali- ja tegevuskulusid ning vähendavad samal ajal amortisatsioonikulusid kolmandal võrdlusperioodil. Oma nõuandes komisjonile on tulemuslikkuse hindamise asutus seisukohal, et see muudatus võib moonutada Šveitsi suhtes kulude riski jagamise mehhanismi rakendamist. Seetõttu tuleks FABECi korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis täiendavalt selgitada ja põhjendada rakendatava meetodi põhimõtteid ja mõju seoses nende vastavusega asjakohastele õigusnormidele, sealhulgas rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 28 lõikele 4.
- (24) Seoses marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahelise kulujaotusega muudab Šveits seni rakendatud kaudsete tegevuskulude käsitlemise metoodikat. Komisjon märgib siiski, et Šveits ei kirjeldanud ega põhjendanud FABECi tulemuslikkuse kava projektis seda muutust, mis on seotud kaudsete tegevuskulude jaotamisega marsruudil ja terminalis osutatavate teenuste vahel. Seetõttu leiab komisjon, et seda tuleks korrigeeritud tulemuslikkuse kava projektis täiendavalt selgitada ja põhjendada.

- (25) Rakendusotsuse C(2022) 2283 (7) põhjendustes 21–41 nimetatud puudustest lähtudes leiti, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitatud kavandatud eesmärkide see osa, mis seondub Belgia ja Luksemburgi kui marsruudi navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnaga, ei vasta kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele. Seetõttu peaks Šveits, kes koos Belgia, Luksemburgi, Madalmaade, Prantsusmaa ja Saksamaaga töötas välja ja esitas funktsionaalse õhuruumiosa tasandil kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkuse kava projekti, esitama ühiselt FABECi korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti, milles võetakse käesolevas otsuses ja rakendusotsuses C(2022) 2283 esitatud soovitusi arvesse.

Terminali aeronavigatsiooniteenustega seoses kavandatud kulutõhususe eesmärkide läbivaatamine

- (26) Komisjonile teevad muret terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumusega seoses kavandatud tulemuseesmärgid, mille Šveits on vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2 alapunktile c FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitanud.
- (27) Esiteks on komisjon kolmanda võrdlusperioodi terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse ja marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse võrdlemisel leidnud, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus Šveitsi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +2,7 %, mis on kõrgem kui Šveitsi marsruudi kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus –0,5 %.
- (28) Teiseks leiab komisjon, et terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumuse kavandatud eesmärgid Šveitsi terminali navigatsioonitasude sissenõudmise piirkonnas on kolmandal võrdlusperioodil +2,7 %, mis on kõrgem kui teise võrdlusperioodi tegelik terminali kindlaksmääratud ühikuhinna arengusuundumus –3,4 %. Selle vahe põhjuseks tundub olevat terminali kindlaksmääratud kulude oluline kasv kolmandal võrdlusperioodil ning eelkõige tegevus- ja amortisatsioonikulude kasv.
- (29) Kolmandaks, võrreldes terminali kulutõhususe puhul kavandatud eesmarke samasuguste lennujaamade kolmanda võrdlusperioodi tulemuslikkusega, leiab komisjon, et teisel ja kolmandal võrdlusperioodil on Genfi ja Zürichi lennujaamade kindlaksmääratud ühikuhind asjaomase võrdlusrühma kindlaksmääratud ühikuhindade mediaanist märkimisväärselt kõrgem.
- (30) Seetõttu on komisjon seisukohal, et Šveits peaks põhjendustes 26–29 esitatud tähelepanekuid arvesse võttes täiendavalt põhjendama terminali kulutõhususe eesmarke või korrigeerima terminali kindlaksmääratud ühikuhinna kavandatud eesmarke allapoole.

Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 11 viidatud stimuleerimiskavade läbivaatamine lisaks komisjoni hinnangule läbilaskevõimet käsitlevate kavandatud eesmärkide kohta

- (31) Seoses rakendusmääruse (EL) 2019/317 IV lisa punkti 2.1 alapunktis f sätestatud elementidega, mis kuuluvad läbivaatamisele, leiab komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis esitatud marsruutlendude läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline eelis on võrdne maksimaalse rahalise kaotusega, kusjuures mõlemad moodustavad 0,5 % kindlaksmääratud kuludest. Samuti märgib komisjon, et FABECi tulemuslikkuse kava projektis Šveits esitatud terminali läbilaskevõime stimuleerimiskavas ette nähtud maksimaalne rahaline eelis on võrdne maksimaalse rahalise kaotusega, kusjuures mõlemad moodustavad 0,5 % kindlaksmääratud kuludest.
- (32) Komisjonil on tulemuslikkuse hindamise asutuselt saadud ekspertarvamusele tuginedes tõsiseid kahtlusi, kas sellisel stimuleerimiskavadest tuleneval kavandatud maksimaalsel rahalisel kaotusel, mis moodustab 0,5 % kindlaksmääratud kuludest, oleks oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a.

(7) Komisjoni rakendusotsus, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 549/2004 kohaselt esitatud Belgia, Bulgaaria, Taani, Saksamaa, Eesti, Iirimaa, Kreeka, Hispaania, Prantsusmaa, Horvaatia, Itaalia, Küprose, Läti, Leedu, Luksemburgi, Ungari, Malta, Madalmaade, Austria, Poola, Portugali, Rumeenia, Slovakkia ja Rootsi riiklike ja funktsionaalsete õhuruumiosade tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate teatud tulemuseesmärkide mittevastavust kogu ELi hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele ning milles antakse soovitusid nimetatud eesmärkide korrigeerimiseks.

- (33) Seepärast peaks Šveits FABECi esitatud tulemuslikkuse kava projektiga seoses oma kavandatud stimuleerimiskavasid korrigeerima, et saavutada marsruudi ja terminali läbilaskevõime eesmärgid, nii et nendest stimuleerimiskavadest tulenev maksimaalne rahaline kaotus oleks tasemel, millel on oluline mõju ohus olevale tulule, nagu on sõnaselgelt nõutud rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 11 lõike 3 punktis a, mis komisjoni arvates peaks viima selleni, et maksimaalse rahaline kaotus oleks vähemalt 1 % kindlaksmääratud kuludest.

KOKKUVÕTE

- (34) Seoses rakendusotsusega C(2022) 2283 leidis komisjon, et tulemuslikkuse kava projekt, mille Šveits esitas FABECi raames, sisaldab Belgia ja Luksemburgi puhul teatavaid tulemuseesmäärke, mis ei vasta kogu liitu hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
- (35) Seega peavad Šveits ja FABECis osalevad liikmesriigid vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 14 lõikele 3 esitama kolme kuu jooksul alates selle otsuse kuupäevast komisjonile korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti, milles on komisjoni esitatud soovitusi arvesse võetud.
- (36) Seejärel hindab komisjon kogu korrigeeritud tulemuslikkuse kava projekti rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklis 15 sätestatud korras ning võib pärast seda hindamist võtta mis tahes seisukoha kavandatud tulemuseesmärkide ning tulemuslikkuse kavade muude elementide kohta, millele selles otsuses vastuväiteid ei esitatud.
- (37) Vastavalt rakendusmääruse (EL) 2019/317 artiklile 17 kohaldatakse tulemuslikkuse kava projekti uusimas versioonis esitatud tulemuseesmäärke ajutiselt nii kaua, kuni komisjon on võtnud vastu otsuse tulemuseesmärkide või läbivaadatud tulemuseesmärkide vastavuse kohta, misjärel Šveits ja FABECis osalevad liikmesriigid peavad vastu võtma oma lõpliku tulemuslikkuse kava.
- (38) Rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikliga 17 on lõplikus tulemuslikkuse kavas sisalduvatele eesmärkidele kulutõhususega seotud põhilises tulemusvaldkonnas ette nähtud tagasiulatuva mõju. Seega tasandatakse võimalikud tuluerinevused, mis on põhjustatud tulemuslikkuse kava projekti põhjal arvutatud ühikumäära(de) kohaldamisest lõpliku tulemuslikkuse kava põhjal arvutatud ühikumäära(de) asemel, ühikumäära hilisemate kohanduste abil kolmanda võrdlusperioodi jooksul, mida täiendavalt reguleeritakse rakendusmääruses (EL) 2020/1627 sätestatud kolmanda võrdlusperioodi erakorraliste meetmetega. Seetõttu ei tee komisjon rakendusmääruse (EL) 2019/317 artikli 29 lõike 3 kohast otsust ühikumäärade kooskõla kohta enne asjaomaste lõplike tulemuslikkuse kavade vastuvõtmist.
- (39) Komisjon märgib, et mõned liikmesriigid on teatanud oma kavatsusest lisada oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasi lennujaamade droonituvastuskulud. Tulemuslikkuse kavade projektides sisalduvate elementide põhjal ei ole olnud võimalik täpselt kindlaks teha, millises ulatuses on liikmesriigid sellised kindlaksmääratud kulud oma kolmanda võrdlusperioodi kulubaasi lisanud, ja kui sellised kulud on lisatud, siis millises ulatuses on need seotud aeronavigatsiooniteenuste osutamisega ning võib seega lugeda tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi alusel abikõlblikuks. Komisjoni talitused on asjakohase teabe kogumiseks saatnud kõikidele liikmesriikidele erakorralise teabenõude ning uurivad seoses ühikumäära vastavuse kontrollimisega täiendavalt lennujaamade droonituvastuskulusid, millest on teatatud. Käesolev otsus ei piira komisjoni hinnanguid ega järeldusi droonituvastuskulude kohta.
- (40) Vastuseks 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukraina vastu on liit võtnud vastu piiravad meetmed, millega keelatakse Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Nende meetmete tulemusena väheneb lennuliiklus liidu territooriumi kohal olevas õhuruumis. Mõju kogu liitu hõlmaval tasandil ei tohiks siiski olla võrreldav lennuliikluse vähenemisega, mis tulenes COVID-19 pandeemia puhkemisest 2020. aasta märtsis. Seetõttu on asjakohane säilitada olemasolevad meetmed ja menetlused tulemuslikkuse ja tasude süsteemi rakendamiseks kolmandal võrdlusperioodil. FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvate kohalike tulemuseesmärkide läbivaatamisel peaksid Šveits ja FABECis osalevad liikmesriigid võtma asjakohaselt arvesse liikluses tehtavate muudatuste mõju nende tegevusele ja rahalisele seisule.

(41) Komisjon on konsulteerinud käesolevas otsuses esitatud soovitude üle Šveitsiga vastavalt lepingu artikli 19 lõikele 2,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

FABECi tulemuslikkuse kava projektis sisalduvad tulemuseesmärgid, mille Belgia, Luksemburg, Madalmaad, Prantsusmaa, Saksamaa ja Šveits esitasid vastavalt määrusele (EÜ) nr 549/2004 ja mis on loetletud rakendusotsuse C(2022) 2283 lisas, ei vasta rakendusotsuses (EL) 2021/891 sätestatud kogu Euroopa Liitu hõlmavatele kolmanda võrdlusperioodi tulemuseesmärkidele.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Šveitsi Konföderatsioonile.

Brüssel, 13. aprill 2022

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

ISSN 1977-0650 (elektroniline väljaanne)

ISSN 1725-5082 (paberväljaanne)