

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS

(2014. gada 11. marts)

noteikt gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus un brīdinājuma robežvērtības otrajam pārskata periodam no 2015. līdz 2019. gadam

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2014/132/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regulu (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 11. panta 3. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Regula (EK) Nr. 549/2004 paredz izstrādāt aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla pakalpojumu darbības uzlabošanas sistēmu. Konkrēti, tā prasa Komisijai pieņemt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās, proti, drošība, vide, veiktspēja un izmaksu efektivitāte. Papildu noteikumi par šiem mērķiem ir izklāstīti Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 390/2013 ⁽²⁾.
- (2) Tagad būtu jānosaka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi otrajam pārskata periodam, kas aptver 2015.–2019. kalendāro gadu.
- (3) 2010. gada 29. jūlijā Komisija apstiprināja darbības izvērtēšanas iestādi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 2. punktu un Komisijas Regulas (ES) Nr. 691/2010 ⁽³⁾ 3. pantu, lai tā sniegtu palīdzību darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanā, it īpaši – nosakot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus.
- (4) Lai veicinātu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pieņemšanu otrajam pārskata periodam, darbības

izvērtēšanas iestāde ar Komisijas atbalstu apspriedās ar visām Regulas (EK) Nr. 549/2004 10. panta 3. punktā uzskaitītajām ieinteresētajām personām par pieeju, kas jāizmanto Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšanā, procesiem, ar kuriem tos noteikt, un orientējošiem diapazoniem, kuros tiem būtu jāiekļaujas. Šī apspriešanās ar ieinteresētajām personām ilga no 2013. gada 25. janvāra līdz 2013. gada 3. jūlijam. Tika iesaistīta Nozares dialoga komiteja, kas izveidota saskaņā ar Komisijas Lēmumu 98/500/EK ⁽⁴⁾, un visām Eiropas civilās aviācijas nozarē strādājošo pārstāvības struktūrām bija iespēja izteikt piezīmes.

- (5) Ņemot vērā apspriešanos ar ieinteresētajām personām, darbības izvērtēšanas iestāde ziņojumā, ko iesniedza Komisijai 2013. gada 27. septembrī, ierosināja Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus. Ziņojumā tika izklāstīti pieņēmumi, kas saistās ar ierosinātajiem mērķiem, un to pamatojums, kā arī aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju grupu vai funkcionālo gaisa telpas bloku sastāvs, kam ir līdzīgi darbības un ekonomiskie apstākļi.
- (6) Šajā lēmumā noteiktie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi atbilst Regulai (EK) Nr. 549/2004 un Īstenošanas regulai (ES) Nr. 390/2013. Tie ir sagatavoti ar darbības izvērtēšanas iestādes palīdzību. Ir ņemtas vērā apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kā arī informācija, kas saņemta no tīkla pārvaldnieka, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 551/2004 ⁽⁵⁾ 6. pantu un Komisijas Regulas (ES) Nr. 677/2011 ⁽⁶⁾ 3. pantu, Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) un valstu uzraudzības iestādēm. Mērķi ir pamatoti ar informāciju, kas Komisijai un darbības izvērtēšanas iestādei bija pieejama līdz 2013. gada 17. decembrim.
- (7) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pamatā ir dati par dalībvalstīm, Norvēģiju un Šveici.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 390/2013, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu (OV L 128, 9.5.2013., 1. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas 2010. gada 29. maija Īstenošanas regula (ES) Nr. 691/2010, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu (OV L 201, 3.8.2010., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 1998. gada 20. maija Lēmums 98/500/EK par Nozaru dialogu komiteju izveidošanu sociālo partneru dialoga veicināšanai Eiropas līmenī (OV L 225, 12.8.1998., 27. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (OV L 96, 31.3.2004., 20. lpp.).

⁽⁶⁾ Komisijas 2011. gada 7. jūlija Regula (ES) Nr. 677/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai (OV L 185, 15.7.2011., 1. lpp.).

- (8) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz galveno darbības jomu "drošība", kas noteikta šajā lēmumā, ir sagatavoti sadarbībā ar EASA. Pieņemot attiecīgus atbilstības panākšanas līdzekļus un vadlīnijas saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2013, EASA ir jāprecizē riska analīzes instrumenta (RAT) kategoriju definīcijas, lai nodrošinātu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu saskaņotu piemērošanu galvenajā darbības jomā "drošība", it īpaši saistībā ar C kategorijas definīciju (spēja sniegt drošus, bet mazāk kvalitatīvus ATM pakalpojumus). Ar EASA konsultējās arī par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem citās galvenajās darbības jomās, lai nodrošinātu to saskaņību ar primārajiem drošības mērķiem.
- (9) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "vide" ir jānosaka salīdzinājumā ar 2012. gadā sasniegto sākotnējo darbības līmeni, ko aprēķinājusi darbības izvērtēšanas iestāde, proti: 3,17 % – faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitātei, 5,15 % – pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitātei.
- (10) Par katru pārskata perioda gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķim darbības jomā "veiktspēja", ko izsaka kā vidējās maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (ATFM) kavēšanos, būtu jāatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas 2014. gada mērķim, ņemot vērā satiksmes prognozes par otro pārskata periodu.
- (11) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" par katru pārskata perioda gadu būtu jābūt reālā izteiksmē atbilstīgi 2009. gada vērtībām (EUR₂₀₀₉), lai būtu iespējams arī salīdzinājums ar darbības rezultātiem, kas sasniegti iepriekšējā pārskata periodā.
- (12) Paredzamais izmaksu efektivitātes uzlabojums otrajā pārskata periodā būtu jāmēra attiecībā pret 2014. gadam noteiktajām izmaksām 6242 miljoni euro ⁽¹⁾ pēc EUR₂₀₀₉. Balstoties uz jaunākajiem satiksmes prognozes pieņēmumiem 2014. gadam ⁽²⁾, aprēķināto vienības izmaksu sākotnējai vērtībai būtu jābūt 58,09 euro pēc EUR₂₀₀₉. Tādējādi izmaksu efektivitātes mērķim būtu jārada aprēķināto vienības izmaksu samazinājums par 3,3 % gadā visā otrajā pārskata periodā. Sākotnējā vērtība 58,09 euro pēc EUR₂₀₀₉ ir augstāka nekā 2014. gadam noteiktais Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis 53,92 euro pēc EUR₂₀₀₉, jo prognozētais satiksmes apjoms 2014. gadam ir zemāks, nekā sākotnēji uzskatīts Komisijas Lēmumā 2011/121/ES ⁽³⁾.
- (13) Satiksmes pieņēmumi attiecībā uz otro pārskata periodu ir ņemti no 2013. gada 30. septembrī publicētās STATFOR jaunākās prognozes pesimistiskā scenārija, kurā norādīts vidējais ikgadējais satiksmes plūsmas pieaugums par 1,2 %. Ilgtermiņa prognožu periodā līdz 2019. gada beigām tomēr ir zināma nenoteiktība. Tādēļ kopsakarā ar Komisijas ziņojumu Vienotās gaisa telpas komitejai, kas minēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 18. panta 4. punktā, Komisijai līdz 2016. gadam būtu jāpārskata šie pieņēmumi par satiksmes prognozēm, ņemot vērā jaunāko pieejamo STATFOR prognozi. Uz minētās pārskatīšanas pamata Komisija attiecīgā gadījumā var pieņemt lēmumu pārskatīt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus 2017.–2019. kalendārajam gadam saskaņā ar minētās regulas 17. panta 1. punkta a) apakšpunktu.
- (14) Standarta aprēķinātajām izmaksām otrajā pārskata periodā tiek prognozēts samazinājums vidēji par 2,1 % gadā.
- (15) Papildus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānosaka brīdinājuma robežvērtības, kuras pārsniedzot var aktivizēt brīdināšanas mehānismus, uz kuriem norādīts Īstenošanas regulā (ES) Nr. 390/2013.
- (16) Saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2013 vietējiem mērķiem nav obligāti jābūt vienādiem ar Eiropas Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Tiem būtu jābūt saskaņīgiem ar šiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem un pienācīgi jāsekmē to sasniegšana. Darbības uzlabošanas plānam, kam saskaņā ar Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2013 ir jābūt sastādītam funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī, būtu jāatspoguļo šī saskaņība un jādod tajā pienācīgs ieguldījums.
- (17) Šim lēmumam būtu jāstājas spēkā tā publicēšanas dienā, lai atvieglotu darbības uzlabošanas plānu sagatavošanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 II nodaļu.

⁽¹⁾ Ieskaitot izmaksas attiecībā uz Horvātiju, kas nepiedalījās darbības uzlabošanas sistēmā pirmajā pārskata periodā, un korekcijas visām dalībvalstīm, ņemot vērā paredzēto atskaitījumu saistībā ar atbrīvotajiem VFR lidojumiem.

⁽²⁾ 107 439 000 maršruta pakalpojumu vienību (avots: STATFOR pesimistiskā prognoze, 2013. gada septembris).

⁽³⁾ Komisijas 2011. gada 21. februāra Lēmums 2011/121/ES, ar ko Eiropas Savienībā nosaka darbības uzlabošanas mērķus un brīdinājuma robežvērtības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai 2012. līdz 2014. gadā (OV L 48, 23.2.2011., 16. lpp.).

(18) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība”

1. Otrajam pārskata periodam Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība” ir tādi, kā noteikts 2. un 3. punktā.

2. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, uz ko norādīts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 I pielikuma 1. iedaļas 1.1. a) punktā, ir šādi:

- a) līdz 2019. gada 31. decembrim valstu uzraudzības iestādes sasniedz vismaz C līmeni ⁽¹⁾ visos pārvaldības mērķos (“drošības politika un mērķi”, “drošības riska pārvaldība”, “drošības garantija”, “drošības veicināšana” un “drošības kultūra”);
- b) līdz 2019. gada 31. decembrim aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji sasniedz vismaz D līmeni pārvaldības mērķos “drošības politika un mērķi”, “drošības riska pārvaldība”, “drošības garantija” un “drošības veicināšana” un vismaz C līmeni pārvaldības mērķi “drošības kultūra”.

3. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz nopietnības klasifikācijas piemērošanu, uz ko norādīts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 I pielikuma 1. iedaļas 1.1. b) punktā, ir šādi:

- a) līdz 2017. gada 31. decembrim un pēc tam katru gadu līdz otrā pārskata perioda beigām dalībvalstis caur savām valsts uzraudzības iestādēm nodrošina, ka tiek vākti dati un paziņots EASA par “ATM vispārējo” nopietnību, ko nosaka ar riska analīzes instrumenta (RAT) metodiku, lai vismaz 80 % no katru gadu paziņotajiem distancēs pārkāpumiem un sadursmēm uz skrejceļa klasificētu kategorijās A (nopietni starpgadījumi), B (smagi starpgadījumi) un C (būtiski starpgadījumi) (?);
- b) līdz 2017. un 2019. gada 31. decembrim dalībvalstis caur savām valsts uzraudzības iestādēm nodrošina, ka tiek vākti dati un paziņots EASA par “ATM vispārējo” nopietnību, ko nosaka ar riska analīzes instrumenta (RAT) metodi, lai vismaz 80 % respektīvi 100 % no katru gadu ziņotajiem ar ATM saistītajiem atgadījumiem klasificētu kategorijās AA

⁽¹⁾ C un D līmeni definē EASA pieņemamajos atbilstības panākšanas līdzekļos un vadlīniju materiālā drošības galveno darbības uzlabošanas rādītāju īstenošanai un mērīšanai, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 7. pantā.

⁽²⁾ AA, A, B, C, D un E kategoriju definē EASA attiecīgajos atbilstības panākšanas līdzekļos un vadlīniju materiālā drošības galveno darbības uzlabošanas rādītāju īstenošanai un mērīšanai, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 7. pantā.

(pilnīga nespēja sniegt drošus ATM pakalpojumus), A (nopietna nespēja sniegt drošus ATM pakalpojumus), B (daļēja nespēja sniegt drošus ATM pakalpojumus) un C (spēja sniegt drošus, bet mazāk kvalitatīvus ATM pakalpojumus);

c) līdz 2017. un 2019. gada 31. decembrim aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji paziņo valsts uzraudzības iestādēm par “ATM zemes” nopietnību, izmantojot riska analīzes instrumenta (RAT) metodiku, lai vismaz 80 % respektīvi 100 % no katru gadu ziņotajiem distancēs pārkāpumiem un sadursmēm uz skrejceļa klasificētu kategorijās A (nopietni starpgadījumi), B (būtiski starpgadījumi) un C (nozīmīgi starpgadījumi);

d) līdz 2017. un 2019. gada 31. decembrim aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji paziņo savām valsts uzraudzības iestādēm par “ATM zemes” nopietnību, izmantojot riska analīzes instrumenta (RAT) metodi, lai vismaz 80 % respektīvi 100 % no katru gadu ziņotajiem ar ATM saistītajiem atgadījumiem klasificētu kategorijās AA (pilnīga nespēja sniegt drošus ATM pakalpojumus), A (nopietna nespēja sniegt drošus ATM pakalpojumus), B (daļēja nespēja sniegt drošus ATM pakalpojumus) un C (spēja sniegt drošus, bet mazāk kvalitatīvus ATM pakalpojumus).

2. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “vide”

Otrajam pārskata periodam Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “vide” ir šādi:

- 1) faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 I pielikuma 1. iedaļas 2.1. a) punktā, – vismaz 2,6 % 2019. gadā;
- 2) pēdējā iesniegtā lidojuma plāna trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 I pielikuma 1. iedaļas 2.1. b) punktā, – vismaz 4,1 % 2019. gadā.

3. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

Otrajā pārskata periodā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi darbības jomā “veiktspēja” katrā kalendārajā gadā ir maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (ATFM) kavēšanās minūtes vidēji par katru lidojumu, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 I pielikuma 1. iedaļas 3.1. punktā, – ne vairāk kā 0,5 minūtes vienā lidojumā.

4. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte"

Otrajā pārskata periodā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi darbības jomā "izmaksu efektivitāte" ir maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas vidējās Savienības mēroga aprēķinātās vienības izmaksas, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 I pielikuma 1. iedaļas 4.1. a) punktā, reālā izteiksmē pēc EUR₂₀₀₉: 56,64 euro – 2015. gadam, 54,95 euro – 2016. gadam, 52,98 euro – 2017. gadam, 51,00 euro – 2018. gadam, 49,10 euro – 2019. gadam.

5. pants

Pieņēmumi

Šā lēmuma pamatā ir pieņēmumi, kas izklāstīti pielikumā.

6. pants

Brīdinājuma robežvērtības

1. Ja faktiskais satiksmes apjoms, kas reģistrēts darbības izvērtēšanas iestādē, novirzās no pielikumā izklāstītajiem satiksmes prognozes pieņēmumiem vismaz par 10 % kalendārā

gada laikā, var aktivizēt Savienības mēroga brīdināšanas mehānismu, kas minēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 19. panta 1. punktā.

2. Ja faktiskais satiksmes apjoms, kas reģistrēts darbības izvērtēšanas iestādē, novirzās no satiksmes prognozēm, kas izklāstītas attiecīgajā darbības uzlabošanas plānā, uz ko norādīts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 III nodaļā, vismaz par 10 % kalendārā gada laikā, var aktivizēt vietējo brīdināšanas mehānismu, kas minēts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 19. panta 2. punktā.

7. pants

Stāšanās spēkā

Šis lēmums stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Briselē, 2014. gada 11. martā

Komisijas vārdā –

priekšsēdētājs

José Manuel BARROSO

PIELIKUMS

1. Satiksmes prognozes pieņēmumi Savienības mērogā, izteikti maršruta pakalpojumu vienībās

Maršruta pakalpojumu vienības				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Standarta aprēķinātās izmaksas maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem atbilstīgi Savienības līmeņa prognozei

Aprēķinātās izmaksas (EUR ₂₀₀₉)				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000