

**KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2019/903****(2019. gada 29. maijs),****ar ko nosaka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam trešajam pārskata periodam, kurš sākas 2020. gada 1. janvārī un beidzas 2024. gada 31. decembrī****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

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) <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 11. panta 3. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Regulā (EK) Nr. 549/2004 Komisijai prasīts katram pārskata periodam pieņemt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus šādās galvenajās darbības jomās: drošība, vide, veiktspēja un izmaksu efektivitāte. Īstenošanas noteikumi, kas attiecas uz minētajiem mērķiem, izklāstīti Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/317 <sup>(2)</sup>. Jo īpaši Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 9. panta 4. punktā Komisijai prasīts līdz ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem pieņemt šādas vērtības: Savienības mēroga “aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību”, Savienības mēroga “aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtību”, brīdinājuma robežvērtības, kuras pārsniedzot, dalībvalstis var pieprasīt, lai tiktu pārskatīti darbības uzlabošanas plānos noteiktie darbības uzlabošanas mērķi, un līdzīgā ekspluatācijas un ekonomikas vidē darbojošos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas. Aprēķinātās izmaksas nosaka, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 550/2004 <sup>(3)</sup> 15. pantu.
- (2) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, kurš ilgst no 2020. līdz 2024. kalendārajam gadam, ieskaitot, Savienības mēroga bāzes līnijas vērtības, brīdinājuma robežvērtības un salīdzinājuma grupas būtu jānosaka pirms 2019. gada 1. jūnija, lai dotu laiku sagatavot darbības uzlabošanas plānus, kas līdz 2019. gada 1. oktobrim būtu jāiesniedz Komisijai novērtēšanai.
- (3) Komisija 2016. gada 16. decembrī saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 2. punktu un Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2016/2296 <sup>(4)</sup> iecēla Eiropas vienotās gaisa telpas Darbības izvērtēšanas iestādi, kas palīdz Komisijai īstenot darbības uzlabošanas sistēmu.
- (4) Lai vienkāršotu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu pieņemšanu trešajam pārskata periodam, Darbības izvērtēšanas iestāde no 2018. gada 20. jūnija līdz 2019. gada 16. janvārim Komisijas vārdā apspriedās ar ieinteresētajām personām. Šī apspriešanās aptvēra visas ieinteresētās personas, kas norādītas Regulas (EK) Nr. 549/2004 10. panta 3. punktā, tostarp gaisa telpas izmantotājus, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus un profesionāļu pārstāvības struktūras, un tika apspriesti darbības uzlabošanas mērķu indikatīvie diapazoni, kā arī darbības uzlabošanas mērķu un citu vērtību noteikšanas pieeja un metodes.
- (5) Darbības izvērtēšanas iestāde 2019. gada 22. februārī iesniedza Komisijai galīgo ziņojumu. Minētajā ziņojumā ņemtas vērā ar Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 ieviestās izmaiņas, attiecīgie ieinteresēto personu viedokļi un jaunākie statistikas dati un prognozes trešajam pārskata periodam, ko sniedza Eirokontroles Statistikas un prognožu dienests (STATFOR) un Centrālais maršruta maksājumu birojs. Darbības izvērtēšanas iestādes ziņojumā izklāstīti pieņēmumi un loģiskais pamatojums, uz ko balstās ierosinātie mērķi, bāzes līnijas vērtības, brīdinājuma robežvērtības un salīdzinājuma grupas.

<sup>(1)</sup> OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> Komisijas 2019. gada 11. februāra Īstenošanas regula (ES) 2019/317, ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

<sup>(3)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 10. marta Regula (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp.).

<sup>(4)</sup> Komisijas 2016. gada 16. decembra Īstenošanas lēmums (ES) 2016/2296, ar ko izveido neatkarīgo ekspertu grupu, kas ir iecelta par Eiropas vienotās gaisa telpas Darbības izvērtēšanas iestādi (OV L 344, 17.12.2016., 92. lpp.).

- (6) Šajā lēmumā noteiktajos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķos ņemta vērā Darbības izvērtēšanas iestādes, tikla pārvaldnieka, Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (EASA) un valstu uzraudzības iestāžu sniegtā informācija. Lai dalītos ar jaunāko informāciju, kas ir būtiska darbības uzlabošanas mērķu noteikšanai, Komisija 2019. gada janvārī un februārī arī organizēja sanāksmes un viedokļu apmaiņu ar dalībvalstīm, valstu uzraudzības iestādēm, tikla pārvaldnieku un Darbības izvērtēšanas iestādi. Šajās diskusijās dalībvalstis tika aicinātas atjaunināt sākotnējos datus par izmaksām un informāciju par satiksmes prognozēm. Šī informācija ņemta vērā šajā lēmumā noteiktajos darbības uzlabošanas mērķos.
- (7) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu un bāzes līnijas vērtību pamatā ir dati, kuru ģeogrāfiskais tvērums aptver dalībvalstis, Norvēģiju un Šveici, un ir izmantotas maršruta satiksmes prognozes, kas izteiktas kā instrumentālo lidojumu noteikumu (IFR) kustības un kā pakalpojuma vienības, pamatojoties uz Eirokontroles STATFOR 2019. gada 18. februāra bāzes prognozi. Šīs maršruta satiksmes prognozes atbilst 10 534 000 IFR kustībām un 139 141 000 pakalpojuma vienībām 2019. gadā, 10 824 000 IFR kustībām un 143 878 000 pakalpojuma vienībām 2020. gadā, 10 996 000 IFR kustībām un 146 980 000 pakalpojuma vienībām 2021. gadā, 11 191 000 IFR kustībām un 150 398 000 pakalpojuma vienībām 2022. gadā, 11 355 000 IFR kustībām un 153 368 000 pakalpojuma vienībām 2023. gadā un 11 523 000 IFR kustībām un 156 359 000 pakalpojuma vienībām 2024. gadā.
- (8) Nosakot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, būtu jāņem vērā ekonomikas, drošības, vides un ekspluatācijas apsvērumi. Ir vajadzīgs līdzsvars, kas nodrošina, ka kaitējums vai kaitējumu apvienojums nepārsniedz gaidāmo labumu. Tāpēc Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķos trešajam pārskata periodam būtu jāņem vērā galveno darbības jomu savstarpējā atkarība vai kompromiss. Proti, darbības uzlabošanas mērķos galvenajās darbības jomās "izmaksu efektivitāte" un "veiktspēja" būtu jāņem vērā attiecība starp papildu veiktspējas nodrošināšanas izmaksām un uzlabojumiem, ko šīs izmaksas varētu dot. Darbības uzlabošanas mērķos galvenajā darbības jomā "vide" būtu jāņem vērā, ka gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) ekspluatācijas pasākumus, kuru mērķis ir līdz minimumam samazināt degvielas patēriņu un tādējādi samazināt emisijas, ne vienmēr ir iespējams īstenot praksē. Tā iemesls ir ekspluatācijas ierobežojumi, kas jo sevišķi saistīti ar drošu distanci starp gaisa kuģiem un pieejamo ATM veiktspēju. Visbeidzot, darbības uzlabošanas mērķos galvenajā darbības jomā "drošība" būtu jāņem vērā, ka droša aeronavigācijas pakalpojumu sniegšana ir primārais mērķis un ka drošība būtu pilnībā jāiestrādā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju uzņēmējdarbības plānos.
- (9) Šajā lēmumā noteiktie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi atspoguļo darbības uzlabošanas vērienu tiklā kopumā. Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. un 15. pantu Komisija ņem vērā vietējos apstākļus, kad tā novērtē darbības uzlabošanas plānu projektos iekļauto valsts līmeņa darbības uzlabošanas mērķu vai funkcionālo gaisa telpas bloku (FAB) darbības uzlabošanas mērķu atbilstību šajā lēmumā noteiktajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (10) Sadarbībā ar EASA izstrādātie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "drošība" būtu jāizsaka kā drošības pārvaldības efektivitātes minimālais līmenis, kas jāsasniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri sertificēti sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus. Šajos darbības uzlabošanas mērķos būtu jāņem vērā faktiskā un plānotā darbība otrajā pārskata periodā, un tiem būtu jāsniedz tālāk par minimālo atbilstību prasībām, kas noteiktas drošības pārvaldības sistēmas elementiem. Turklāt Komisija uzticēja EASA uzdevumu atjaunināt atbilstības nodrošināšanas līdzekļus un norādījumus, ko izmanto, lai uzraudzītu un nodrošinātu Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 1. punktā un 2. iedaļas 1. punktā noteikto drošības rādītāju pareizu īstenošanu. Tā rezultātā regulējums, ko izmanto drošības pārvaldības efektivitātes līmeņa mērīšanai, ir stingrāks nekā otrajā pārskata periodā, un tas atspoguļojas pieejā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu noteikšanai galvenajā darbības jomā "drošība" trešajam pārskata periodam. Šajos mērķos būtu jāņem vērā arī tas, kā drošības pārvaldību ietekmē ATM izmaiņas, ko veicinājusi Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. a panta 3. punktā minēto SESAR projektu īstenošana, šādā nolūkā pievēršoties tādiem mērķiem kā drošības garantija un drošības riska pārvaldība.
- (11) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķos galvenajā darbības jomā "vide", kurus izsaka kā faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti, būtu jāņem vērā otrajā pārskata periodā sasniegtais darbības līmenis, ATM darbību optimizēšanai īstenotie pasākumi un attiecīgā Darbības izvērtēšanas iestādes, tikla pārvaldnieka un valstu uzraudzības iestāžu sniegtā informācija.

- (12) Aviācijas ietekme uz vidi palielinās, tomēr tas notiek lēnāk, nekā tika prognozēts, ņemot vērā lidojumu skaita pieaugumu otrajā pārskata periodā. ATM tīkla neefektivitātes izraisītās papildu CO<sub>2</sub> emisijas posmā “no vārtiem līdz vārtiem”, kas aprēķinātas, salīdzinot visu Eiropā veikto lidojumu faktiskās trajektorijas un netraucētās trajektorijas, pēdējos sešos gados, neraugoties uz lidojumu skaita pieaugumu, stabili noturējušās aptuveni 6 % apjomā, pateicoties ATM darbību optimizēšanai saistībā ar Eiropas ATM tīkla projektēšanu, plānošanu un plūsmas un veiktspējas pārvaldību. Horizontālā maršruta lidojuma neefektivitāte kopumā ir samazinājusies, un gaidāms, ka otrajam pārskata periodam noteiktais darbības uzlabošanas mērķis tiks izpildīts.
- (13) Uzlabojumus galvenajā darbības jomā “vide” galvenokārt virza brīvā maršruta gaisa telpas (FRA) īstenošana, kas dod iespēju veidot īsākus maršrutus un efektīvāk izmantot Eiropas gaisa telpu. Gaidāms, ka līdz 2019. gada beigām FRA būs īstenota lielākajā daļā Eiropas gaisa telpas, bet līdz 2022. gadam – visā Eiropas gaisa telpā. Apvienojumā ar pārrobežu brīvā maršruta darbību pakāpenisku īstenošanu tas var nodrošināt tiešāku maršrutu veidošanu un samazināt nolidoto jūras jūdžu skaitu un gaisa satiksmes radītās emisijas, tādējādi veicinot aviācijas oglekļa dioksīda emisiju intensitātes ilgtspējīgu samazināšanu. Tāpēc šī pakāpeniskā īstenošana pamato horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes uzlabošanu līdz 2022. gadam. Pēc 2022. gada horizontālā maršruta lidojuma efektivitātei būtu jānostabilizējas. Ņemot vērā patlaban paredzētos pasākumus un to, ka gaisa kuģiem aizvien biežāk nākas izvairīties no zonām, kurās valda nelabvēlīgi laika apstākļi, un bīstamām zonām, kā arī to, ka ATM darbībām jānodrošina minimālā distance starp gaisa kuģiem, horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes turpmāka uzlabošanās 2023. un 2024. gadā nav gaidāma.
- (14) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “veiktspēja”, kuru izsaka kā maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (ATFM) vidējo kavēšanos katrā lidojumā, kas attiecināma uz aeronavigācijas pakalpojumiem, būtu jāņem vērā otrajā pārskata periodā sasniegtais darbības līmenis un attiecīgā Darbības izvērtēšanas iestādes, tīkla pārvaldnieka un valstu uzraudzības iestāžu sniegtā informācija.
- (15) Tīkla pārvaldnieks dokumentējis, ka otrajā pārskata periodā gaisa satiksme Eiropā ir ievērojami palielinājusies un sasniegusi vēl nebijušus apmērus. Otrā pārskata perioda pirmajos četros gados IFR kustību skaits pieaudzis par 13 %, un maršruta ATFM vidējā kavēšanās palielinājusies no 0,73 minūtēm katrā lidojumā 2015. gadā līdz 1,73 minūtēm katrā lidojumā 2018. gadā, proti, par 137 %. Dažos Savienības lidojumu rajonos, jo sevišķi nedaudzos lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centros Eiropas centrālajā lidojumu rajonā un blakusesošajos lidojumu rajonos Centrālajā Eiropā, nepietika ATM veiktspējas, lai pielāgotos šim satiksmes pieaugumam. Piecu lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru dēļ notikusi vairāk nekā puse no kopējās maršruta ATFM kavēšanās, kas attiecināma uz gaisa satiksmes vadības (ATC) veiktspēju un personāla nodrošinājumu Eiropā, un daži no šiem centriem nav izpildījuši veiktspējas plānus, par kuriem panākta vienošanās tīkla darbības plānā. Tādējādi ir izveidojusies situācija, ka nav izpildīts Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis otrajam pārskata periodam – ATFM vidējā kavēšanās 0,5 minūtes katrā lidojumā. Gaidāms, ka turpmākajos gados veiktspējas nepietiekamība kļūs vēl izteiktāka.
- (16) Saskaņā ar tīkla pārvaldnieka un Darbības izvērtēšanas iestādes viedokli, ņemot vērā satiksmes prognozes trešajam pārskata periodam, gaidāms, ka lielākā daļa aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju trešajā pārskata periodā spēs izpildīt veiktspējas prasības. Tomēr saskaņā ar valstu uzraudzības iestāžu sniegto informāciju gaidāms, ka dažos lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centros, it sevišķi nepietiekama personāla nodrošinājuma līmeņa dēļ, arī turpmāk, jo īpaši trešā pārskata perioda pirmajos trīs gados, būs grūti nodrošināt pakalpojumu kvalitāti, ko aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ierosinājuši tīkla darbības plānā. Tā rezultātā optimālo ATFM vidējo kavēšanos 0,5 minūtes katrā lidojumā visā sistēmā varētu sasniegt tikai trešā pārskata perioda beigās. Lai novērstu veiktspējas nepietiekamību un sasniegtu šajā lēmumā noteiktos mērķus, tīkla pārvaldnieks un Darbības izvērtēšanas iestāde iesaka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem veikt īpašus pasākumus attiecīgo lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru līmenī.
- (17) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” katram pārskata perioda gadam būtu jāizsaka procentos, atspoguļojot maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu (DUC) ikgadējās izmaiņas. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķos galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” būtu jāņem vērā pirmajā un otrajā pārskata periodā sasniegtais darbības līmenis un attiecīgā Darbības izvērtēšanas iestādes un valstu uzraudzības iestāžu sniegtā informācija.

- (18) Kopš 2012. gada, kad sākās pirmais pārskata periods, faktiskās maršruta izmaksas, kas izteiktas atbilstīgi 2017. gada vērtībām (EUR2017), Savienības mērogā ir bijušas nemainīgas, neraugoties uz ievērojamo satiksmes pieaugumu. Faktiskās izmaksas otrā pārskata perioda pirmajos trīs gados bijušas mazākas par attiecīgajām aprēķinātajām izmaksām. Tā rezultātā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju kopējais pārpalikums Savienības mērogā ir bijis lielāks, nekā plānots. Šis apstāklis kopā ar Darbības izvērtēšanas iestādes veikto analīzi norāda, ka lielākā daļa aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju trešajā pārskata periodā var panākt turpmākus izmaksu efektivitātes uzlabojumus, līdztekus pievēršoties arī veiktspējas nodrošināšanas vajadzībām. Vienlaikus pēdējos gados ir ievērojami palielinājusies gaisa satiksme un maršruta *ATFM* kavēšanās, un šis apstāklis var norādīt uz to, ka otrajā pārskata periodā tiklā nav ieguldīti pietiekami lieli resursi. Nosakot izmaksu efektivitātes mērķus trešajam pārskata periodam, būtu jātiecas uzlabot izmaksu efektivitāti, vienlaikus gādājot par to, lai šie uzlabojumi nekaitētu pietiekamas veiktspējas nodrošināšanai.
- (19) Gaisa telpas izmantotāji ir pauduši bažas par atceltajiem vai atliktajiem ieguldījumu projektiem vajadzīgās veiktspējas nodrošināšanai. No šādiem projektiem izrietošās izmaksas bieži vien tika daļēji vai pilnībā ietvertas iepriekšējo pārskata periodu aprēķinātajās izmaksās un tādējādi iekļautas maksās. Ja aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji daļu no pārpalikuma ir guvuši tāpēc, ka nav īstenoti vai ar kavēšanos īstenoti vajadzīgie ieguldījumi, minēto pārpalikumu varētu izlietot vajadzīgo ieguldījumu finansēšanai trešajā pārskata periodā, ja vien šis pārpalikums nav izmaksāts akcionāriem kā dividendes vai iemaksāts valsts budžetā. Turklāt, nosakot procentu likmes kapitāla izmaksu aprēķināšanas vajadzībām, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāņem vērā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju riska ierobežošana, izmantojot satiksmes un izmaksu riska dalīšanas mehānismus un kopumā labvēlīgus finansēšanas nosacījumus.
- (20) Gaidāmie izmaksu efektivitātes uzlabojumi trešajam pārskata periodam būtu jāaprēķina, izejot no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtības, ko iegūst, aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību dalot ar pakalpojuma vienības izteiktām satiksmes prognozēm 2019. gadam. Savienības mēroga aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību aplēs ar lineārās regresijas analīzes palīdzību, izmantojot faktiskās izmaksas 2015., 2016. un 2017. gadā, un koriģē, ņemot vērā jaunākās pieejamās izmaksu aplēses, satiksmes rādītāju atšķirības un to attiecību pret izmaksām.
- (21) Trešajam pārskata periodam aprēķinātajām izmaksām Savienības mērogā trešajā pārskata periodā būtu tikai nedaudz jāpalielinās virs aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtības līmeņa. To pamato nepieciešamība uzlabot pakalpojumu kvalitāti, jo sevišķi novēršot veiktspējas nepietiekamību Eiropas gaisa telpā. Laikposmā, kas aptver trešo pārskata periodu un otro pārskata periodu, maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ikgadējām izmaiņām vajadzētu būt -2,7 % gadā.
- (22) Papildus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānosaka brīdinājuma robežvērtības, kuras pārsniedzot, dalībvalstis var pieprasīt, lai tiktu pārskatīti darbības uzlabošanas plānos noteiktie darbības uzlabošanas mērķi. Īstenošanas regulā (ES) 2019/317 paredzēti trīs dažādi robežvērtību veidi, kas pamatojas uz šādiem parametriem: faktiskā satiksmes rādītāja novirze no prognozētā satiksmes rādītāja konkrētajā kalendārā gadā, kas izteikta kā procentuālā daļa no *IFR* kustībām; faktiskā satiksmes rādītāja novirze no prognozētā satiksmes rādītāja konkrētajā kalendārā gadā, kas izteikta kā procentuālā daļa no pakalpojuma vienībām; atsaucēs vērtību atšķirības, kas rodas, sezonāli atjauninot tīkla darbības plānu. Šo brīdinājuma robežvērtību pamatā esošo faktoru atšķirības var būtiski ietekmēt aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, proti, gan faktiskos ieņēmumus, gan veiktspējas nodrošināšanas prognozes.
- (23) Brīdinājuma robežvērtību noteikšanā būtu jāņem vērā prognozētā satiksmes rādītāja diapazoni maršruta pakalpojuma vienību un *IFR* kustību izteiksmē no maza līdz lielam pieaugumam, pamatojoties uz Eirokontroles *STATFOR* datiem. Ilgajam prognozes periodam (līdz 2024. gada beigām) piemīt zināma nenoteiktība, kura jo sevišķi saistīta ar ekonomikas izaugsmi, Apvienotās Karalistes nodomu izstāties no Savienības, ģeopolitiskajiem riskiem, kuru dēļ var nākties slēgt gaisa telpu, un satiksmes plūsmu mainīgumu, kas tika pieredzēts otrajā pārskata periodā, kā arī ekonomisko saišu izveidi ar jaunietekmes tirgiem. Minētie riski ir ņemti vērā prognozēs, pamatojoties uz informāciju, kas bija pieejama līdz 2019. gada februārim. Tomēr ekonomiskā perspektīva joprojām ir nenoteikta un riska pakāpe ir ļoti mainīga.
- (24) Papildus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jāizveido līdzīgā ekspluatācijas un ekonomikas vidē darbojošos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas nolūkā novērtēt darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte". Lai izveidotu šīs grupas, būtu jāņem vērā gaisa telpas komplicētība, satiksmes līmeņi un mainīgums, dzīves dārdzība un vienības gaisa satiksmes vadības dispečeru darbaspēka izmaksas katram aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam.

- (25) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu vērtībām un brīdinājuma robežvērtībām, kas noteiktas šā īstenošanas lēmuma pieņemšanas brīdī, nebūtu jāmainās pat tadā gadījumā, ja vēlāk Savienības tiesību akti Apvienotajai Karalistei vairs nebūtu piemērojami un izstāšanās līgums nebūtu stājies spēkā. Šādai iespējamajai notikumu attīstībai tik tiešām nebūtu ievērojamas ietekmes uz minēto vērtību noteikšanu. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā “drošība” nosaka faktori, kas nav atkarīgi no dalībvalstu skaita. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “vide” ir atkarīgi no trajektorijām, tomēr nav svarīgi, vai šīs trajektorijas iet tikai pa dalībvalstu gaisa telpu vai arī pa trešo valstu gaisa telpu. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu aprēķini galvenajās darbības jomās “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte” liecina, ka Apvienotās Karalistes izstāšanās no Savienības radītu nenozīmīgu ietekmi un ka neatkarīgi no notikumu attīstības scenārija minēto mērķu izmaiņas šā iemesla dēļ nebūtu vajadzīgas. Tomēr aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtībai, aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtībai un salīdzinājuma grupām vajadzētu būt atkarīgām no tā, vai šā īstenošanas lēmuma spēkā stāšanās dienā Apvienotajai Karalistei ir piemērojami Savienības tiesību akti vai izstāšanās līgums, vai arī nav īstenojies neviens no abiem minētajiem scenārijiem.
- (26) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Vienotās gaisa telpas komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

#### 1. pants

### Darbības joma

Šis lēmums attiecas uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 7. pantā minēto trešo pārskata periodu.

#### 2. pants

### Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība”

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība”, kas minēti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 1.1. punktā, līdz 2024. gada beigām aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri ir sertificēti sniegt pakalpojumus, jāsasniedz šādā drošības pārvaldības efektivitātes līmenī:

- vismaz C līmenī drošības pārvaldības mērķiem “drošības kultūra”, “drošības politika un mērķi”, “drošības garantija” un “drošības veicināšana”;
- vismaz D līmenī drošības pārvaldības mērķim “drošības riska pārvaldība”.

#### 3. pants

### Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “vide”

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā “vide”, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 2.1. punktā, izsaka kā faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti un mēra kā vidējo papildus nolidoto attālumu salīdzinājumā ar lielā loka attālumu, un tas nedrīkst pārsniegt šādu procentuālo daļu: 2,53 % 2020. gadā, 2,47 % 2021. gadā, 2,40 % 2022. gadā, 2,40 % 2023. gadā un 2,40 % 2024. gadā.

#### 4. pants

### Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “veiktspēja” saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 3.1. punktu ir maršruta ATFM vidējā kavēšanās, kas attiecināma uz aeronavigācijas pakalpojumiem un nepārsniedz 0,9 minūtes katrā lidojumā 2020. gadā, 0,9 minūtes katrā lidojumā 2021. gadā, 0,7 minūtes katrā lidojumā 2022. gadā, 0,5 minūtes katrā lidojumā 2023. gadā un 0,5 minūtes katrā lidojumā 2024. gadā.

## 5. pants

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

1. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 4.1. punktā, ir maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ikgadējās izmaiņas, kuras ir -1,9 % 2020. gadā, -1,9 % 2021. gadā, -1,9 % 2022. gadā, -1,9 % 2023. gadā un -1,9 % 2024. gadā. Ikgadējās izmaiņas aprēķina, izejot no 3. punktā noteiktās aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtības.
2. Aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtība ir šāda:
  - a) 6 245 065 000 EUR atbilstīgi EUR2017 gadījumā, ja no dienas, kas ir pirms šā Īstenošanas lēmuma spēkā stāšanās dienas, Apvienotajai Karalistei vairs nav piemērojami Savienības tiesību akti un līdz minētajai dienai nav stājies spēkā izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti;
  - b) 7 047 092 000 EUR atbilstīgi EUR2017 visos citos gadījumos.
3. Aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtība ir šāda:
  - a) 49,29 EUR atbilstīgi EUR2017 gadījumā, ja no dienas, kas ir pirms šā Īstenošanas lēmuma spēkā stāšanās dienas, Apvienotajai Karalistei vairs nav piemērojami Savienības tiesību akti un līdz minētajai dienai nav stājies spēkā izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti;
  - b) 50,65 EUR atbilstīgi EUR2017 visos citos gadījumos.

## 6. pants

**Brīdinājuma robežvērtības**

1. Dalībvalstis var pieprasīt, lai saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 18. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu tiktu pārskatīti viens vai vairāki darbības uzlabošanas plānos noteiktie darbības uzlabošanas mērķi, ja:
  - a) faktiskais satiksmes rādītājs, ko reģistrējusi Eirokontrolē, konkrētajā kalendārajā gadā atšķiras no prognozētā satiksmes rādītāja, kas norādīts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. pantu pieņemtajā darbības uzlabošanas plānā, vismaz par 10 % IFR kustību;
  - b) faktiskais satiksmes rādītājs, ko reģistrējusi Eirokontrolē, konkrētajā kalendārajā gadā atšķiras no prognozētā satiksmes rādītāja, kas norādīts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. pantu pieņemtajā darbības uzlabošanas plānā, vismaz par 10 % pakalpojuma vienību.
2. Dalībvalstis var pieprasīt, lai saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 18. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu tiktu pārskatīti viens vai vairāki darbības uzlabošanas plānos noteiktie darbības uzlabošanas mērķi, ja atsaucēs vērtību atšķirības, kas rodas, sezonāli atjauninot tīkla darbības plānu saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 <sup>(5)</sup> 9. panta 4. punkta a) apakšpunktu un 9. panta 8. punktu, salīdzinājumā ar atsaucēs vērtībām tīkla darbības plāna jaunākajā redakcijā, kura pieejama darbības uzlabošanas plāna sagatavošanas laikā, ir vismaz:
  - a) maršruta ATFM kavēšanās 0,05 minūtes, ja atsaucēs vērtība tīkla darbības plāna jaunākajā redakcijā, kura pieejama darbības uzlabošanas plāna sagatavošanas laikā, ir maršruta ATFM kavēšanās mazāk nekā 0,2 minūtes; vai
  - b) maršruta ATFM kavēšanās 0,04 minūtes, kas palielināta par 5 % no atsaucēs vērtības tīkla darbības plāna jaunākajā redakcijā, kura pieejama darbības uzlabošanas plāna sagatavošanas laikā, ja atsaucēs vērtība ir maršruta ATFM kavēšanās 0,2 minūtes vai lielāka.

<sup>(5)</sup> Komisijas 2019. gada 24. janvāra Īstenošanas regula (ES) 2019/123, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) tīkla funkciju īstenošanai un atceļ Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 28, 31.1.2019., 1. lpp.).

## 7. pants

**Salīdzinājuma grupas**

Līdzīgā ekspluatācijas un ekonomikas vidē darbojošos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas, kas noteiktas nolūkā novērtēt darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", ir šādas:

- a) gadījumā, ja no dienas, kas ir pirms šā īstenošanas lēmuma spēkā stāšanās dienas, Apvienotajai Karalistei vairs nav piemērojami Savienības tiesību akti un līdz minētajai dienai nav stājies spēkā izstāšanās līgums, kas noslēgts ar Apvienoto Karalisti:
- i) A grupa: Vācijas, Francijas, Spānijas un Itālijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - ii) B grupa: Norvēģijas, Zviedrijas, Dānijas, Somijas un Īrijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - iii) C grupa: Čehijas, Horvātijas, Slovēnijas, Ungārijas, Slovākijas, Bulgārijas, Polijas, Rumānijas un Portugāles aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - iv) D grupa: Kipras, Maltas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Grieķijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - v) E grupa: Austrijas, Šveices, Beļģijas–Luksemburgas un Nīderlandes aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
- b) visos citos gadījumos:
- i) A grupa: Vācijas, Apvienotās Karalistes, Francijas, Spānijas un Itālijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - ii) B grupa: Norvēģijas, Zviedrijas, Dānijas, Somijas un Īrijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - iii) C grupa: Čehijas, Horvātijas, Slovēnijas, Ungārijas, Slovākijas, Bulgārijas, Polijas, Rumānijas un Portugāles aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - iv) D grupa: Kipras, Maltas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Grieķijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
  - v) E grupa: Austrijas, Šveices, Beļģijas–Luksemburgas un Nīderlandes aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

## 8. pants

Šis lēmums stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Briselē, 2019. gada 29. maijā

*Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs*  
Jean-Claude JUNCKER