

LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2021/891

(2021. gada 2. jūnijs),

ar ko nosaka pārskatītus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads) un atceļ Īstenošanas lēmumu (ES) 2019/903

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

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

tā kā:

- (1) Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/317 ⁽²⁾ ir izklāstīti sīki izstrādāti noteikumi un procedūras darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas īstenošanai un noteikts, ka darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas trešais pārskata periods aptver 2020.–2024. kalendāro gadu (ieskaitot).
- (2) Covid-19 pandēmijas uzliesmojums kopš 2020. kalendārā gada pirmā ceturkšņa ir izraisījis ievērojamu gaisa satiksmes apjoma samazināšanos dalībvalstu un trešo valstu veikto pandēmijas ierobežošanas pasākumu dēļ. Lai gan Covid-19 krīzes smagā ietekme uz gaisa transportu joprojām turpinās, paredzams, ka trešā pārskata perioda laikā nozare pakāpeniski atgūsies. Tomēr aizvien pastāv būtiskas neskaidrības par atveseļošanās tempu un intensitāti, kas ir atkarīga no sanitārās un ekonomiskās situācijas attīstības Savienībā un visā pasaulē.
- (3) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam tika noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903 ⁽³⁾. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi un pēcāk pieņemtie dalībvalstu darbības uzlabošanas plānu projekti tika izstrādāti pirms Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma, tāpēc tajos nebija iespējams ņemt vērā to, ka pandēmijas rezultātā apstākļi gaisa transporta nozarē ir būtiski mainījušies.
- (4) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 ⁽⁴⁾ trešajam pārskata periodam tika noteikti ārkārtas pasākumi, ar kuriem atkāpjas no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 noteikumiem.
- (5) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2020/1627 2. panta 1. punktu Komisijai līdz 2021. gada 1. maijam jāpieņem pārskatīti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam. Atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 9. panta 4. punktam Komisijai kopā ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jāpārskata šādas vērtības: Savienības mēroga “aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtība”, Savienības mēroga “aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtība”, brīdinājuma robežvērtības, kuru pārsniegšanas gadījumā dalībvalstis var pieprasīt, lai tiktu pārskatīti darbības uzlabošanas plānos ietvertie darbības uzlabošanas mērķi, kā arī līdzīgā ekspluatācijas un ekonomikas vidē darbojošos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas.
- (6) Pārskatītajos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķos trešajam pārskata periodam, kas noteikti šajā lēmumā, ņemta vērā darbības izvērtēšanas iestādes, tīkla pārvaldnieka, Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (“EASA”) un valstu uzraudzības iestāžu sniegtā informācija un apspriešanās ar ieinteresētajām personām paustie viedokļi.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifkācijas 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.).

⁽³⁾ 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 (OV L 144, 3.6.2019., 49. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1627 (2020. gada 3. novembris) par ārkārtas pasākumiem Covid-19 pandēmijas dēļ Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un tarifkācijas sistēmas trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads) (OV L 366, 4.11.2020., 7. lpp.).

- (7) Pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, kas iekļauti šajā lēmumā, pamatojas uz datiem, kuri aptver dalībvalstis, Norvēģiju un Šveici.
- (8) Šā lēmuma pamatā esošie pieņēmumi par satiksmes apjomu ir izteikti kā instrumentālo lidojumu noteikumu ("IFR") kustības un kā pakalpojumu vienības, pamatojoties uz Eirokontroles STATFOR 2020. gada 4. novembra maršruta satiksmes prognozi. STATFOR izmantotā terminoloģija ir mainījusies, tāpēc vidējais scenārijs jeb "2. scenārijs" tiek uzskatīts par "STATFOR bāzes prognozi" Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 9. panta 3. punkta b) apakšpunkta nozīmē. Šī maršruta satiksmes prognoze atbilst 4 455 611 IFR kustībām un 52 594 913 pakalpojumu vienībām 2020. gadā, 5 153 494 IFR kustībām un 57 373 113 pakalpojumu vienībām 2021. gadā, 7 303 402 IFR kustībām un 86 656 273 pakalpojumu vienībām 2022. gadā, 8 326 704 IFR kustībām un 101 925 348 pakalpojumu vienībām 2023. gadā un 9 326 147 IFR kustībām un 116 358 421 pakalpojumu vienībai 2024. gadā.
- (9) Nosakot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, būtu jāņem vērā ekonomikas, drošuma, vides un ekspluatācijas apsvērumi, kā arī savstarpējā atkarība vai kompromisi starp galvenajām darbības jomām. 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") darbības pasākumus, kuru mērķis ir līdz minimumam samazināt degvielas patēriņu un tādējādi samazināt emisijas, ne vienmēr ir iespējams īstenot praksē. Tā iemesls ir darbības 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.
- (10) Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903 galvenajā darbības jomā "drošība" tika noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitātes līmeni, kas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem jāsasniedz trešā pārskata perioda pēdējā gadā, t. i., 2024. gadā. Minētie mērķi būtu jāsauglabā. Covid-19 krīzes izraisītais krasais gaisa satiksmes samazinājums, kā arī no tā izrietošais ievērojamais lidojumu skaita īstermiņa svārstīgums nedrīkstētu pasliktināt drošības rādītājus. Plānotā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju drošības pārvaldības efektivitātes uzlabošana trešajā pārskata periodā būtu jāturpina.
- (11) Pārskatot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus trešajam pārskata periodam galvenajās darbības jomās "vide" un "veiktspēja", vajadzētu orientēties uz nākotni un aptvert atlikušo pārskata perioda daļu, ietverot 2021. kalendāro gadu.
- (12) Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903 tika noteikti Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendārajam gadam galvenajās darbības jomās "vide" un "veiktspēja". Minētie mērķi nebūtu jāpārskata un nebūtu jāiekļauj šajā lēmumā, jo to piemērošanas periods ir beidzies un to īstenošana ir noslēgusies, nedodot iespēju veikt korekcijas ar atpakaļejošu spēku.
- (13) Pārskatot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus atlikušajiem trešā pārskata perioda gadiem galvenajā darbības jomā "vide", kurus mēra kā faktiskās trajektorijas vidējo horizontālo maršruta lidojuma efektivitāti, būtu jāņem vērā veiktspējas līmenis, kas sasniegts otrajā pārskata periodā un 2020. kalendārajā gadā, un ATM darbību optimizēšanai īstentie pasākumi. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš Covid-19 krīzes ietekmei uz horizontālo lidojuma efektivitāti.
- (14) Dati par aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju faktiskajiem darbības rādītājiem 2019. gadā Savienības mērogā liecina par statistiski nozīmīgu korelāciju starp veiktspējas trūkumu, ar ko saskaras daži aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, un lidojumu maršrutu pagarināšanos. Šīs korelācijas rezultātā kalendārajos mēnešos, kuros bija vērojama liela gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības ("ATFM") kavēšanās, faktiski nolidotie maršruti bija garāki, savukārt kalendārajos mēnešos, kuros ATFM kavēšanās bija mazāka, horizontālā lidojuma efektivitāte nepārprotami uzlabojās. Šis novērojums ir apstiprinājies arī attiecībā uz 2020. gadu, kad pēc Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma bija vērojama horizontālā lidojuma neefektivitāte 2,51 % apmērā visa gada garumā un 2,13 % apmērā laikposmā no marta līdz decembrim.

- (15) Covid-19 krīze nedrīkstētu palēnināt strukturālo uzlabojumu īstenošanu galvenajā darbības jomā "vide", kuras gaitā jo īpaši paredzēts pabeigt brīvā maršruta gaisa telpas īstenošanu. Apvienojumā ar pārrobežu brīvā maršruta darbību pakāpenisku īstenošanu tas var nodrošināt tiešāku maršrutu veidošanu, un tam būtu jāsamazina nolidoto jūras jūdžu skaits un gaisa satiksmes radītās emisijas, tādējādi veicinot aviācijas oglekļa dioksīda emisiju intensitātes ilgtermiņa samazināšanu. Ņemot vērā to, ka trešajā pārskata periodā gaidāms mazāks satiksmes apjoms un tāpēc būtu iespējami turpmāki lidojumu efektivitātes uzlabojumi, Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi 2021. un 2022. gadam galvenajā darbības jomā "vide" būtu jāpārskata, lai vēl vairāk samazinātu ATM ietekmi uz vidiskajiem raksturlielumiem. Tomēr 2023. un 2024. gadam noteiktie darbības uzlabošanas mērķi būtu jāpaglabā, ņemot vērā paredzamo gaisa satiksmes atjaunošanos trešā pārskata perioda beigās un to, kā horizontālo lidojuma efektivitāti ietekmē no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem neatkarīgi elementi, tostarp lidojumu plānošana un gaisa telpas izmantotāju operatīvie lēmumi.
- (16) Pārskatot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kurus mēra kā maršruta ATFM vidējo kavēšanos katrā lidojumā, kas attiecināma uz aeronavigācijas pakalpojumiem, būtu jāņem vērā otrajā pārskata periodā un 2020. kalendārajā gadā sasniegtais veiktspējas līmenis. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš Covid-19 krīzes ietekmei uz maršruta ATFM kavēšanos.
- (17) Gadus pirms trešā pārskata perioda lielo ATFM kavēšanās līmeni daudzās dalībvalstīs izraisīja ar veiktspēju un personāla komplektēšanu saistītas strukturālas problēmas liela un pastāvīga satiksmes pieauguma apstākļos. Faktiskā ATFM kavēšanās 2020. kalendārajā gadā bija 0,35 minūtes katrā lidojumā, savukārt 2019. gadā attiecīgā ATFM kavēšanās bija sasniegusi 1,67 minūtes katrā lidojumā.
- (18) Ņemot vērā būtisko satiksmes samazinājumu, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jātiecas 2021. gadā ATFM kavēšanos saglabāt līmenī, kas nepārsniedz 2020. gada faktiskos rādītājus. Nākamajiem trijiem trešā pārskata perioda gadiem, kad satiksme pakāpeniski atjaunosies līdz pirmskrīzes līmenim, Savienības mēroga mērķi jomā "veiktspēja" būtu jānosaka, ņemot vērā sistēmas mēroga optimālo vidējo ATFM kavēšanos katrā lidojumā. Turklāt ir pamats gaidīt, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji spēs nodrošināt pietiekamu veiktspēju, kas apmierinātu satiksmes pieprasījumu visā trešā pārskata perioda laikā, vienlaikus risinot arī ar veiktspēju saistītās strukturālas problēmas, lai sagatavotos lielākam satiksmes pieprasījumam pēc trešā pārskata perioda.
- (19) Atkāpjoties no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317, kurā noteiktas gada mērķvērtības, Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 prasīts pārskatīt Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus jomā "izmaksu efektivitāte", kas izteikti procentos un atspoguļo maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga "aprēķināto vienības izmaksu" ("DUC") izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, attiecībā uz 2020. un 2021. kalendāro gadu kā vienotu laikposmu.
- (20) Pārskatot Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus jomā "izmaksu efektivitāte", būtu jāņem vērā iepriekšējo pārskata periodu faktiskie darbības rādītāji, tostarp faktiskās izmaksas, kas radušās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un dalībvalstīm, un jaunākā pieejamā informācija par 2020. kalendāro gadu.
- (21) Savienības mēroga bāzes līnijas vērtības trešajam pārskata periodam, kas ietvertas Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, tika noteiktas, pamatojoties uz izmaksu un satiksmes aplēsēm un prognozēm, jo faktiskie dati par 2019. kalendāro gadu nebija pieejami. Tāpēc minētās bāzes līnijas vērtības būtu jāpārskata, lai precīzi atspoguļotu 2019. gadā Savienības mērogā reģistrētās faktiskās izmaksas un pakalpojumu vienības.
- (22) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi jomā "izmaksu efektivitāte" trešajam pārskata periodam, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, pamatojās uz pieņēmumu, ka visā pārskata periodā gaidāms ilgstošs satiksmes pieaugums, kura rezultātā palielināsies aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju izmaksas saistībā ar papildu veiktspējas nodrošināšanu. Covid-19 krīzes rezultātā šie pieņēmumi par satiksmes apjomu ir pārskatīti un būtiski samazināti, tāpēc, reaģējot uz šo nelabvēlīgo situāciju, būtu jāmainās arī kopējo aprēķināto izmaksu līmenim.
- (23) Jaunākās aplēses par faktiskajām izmaksām 2020. kalendārajā gadā Savienības mērogā liecina par 1 % samazinājumu salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni attiecībā pret pakalpojumu vienību samazinājumu par 58 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu. Ir saprotams, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji nespēj savu izmaksu bāzi pilnībā pielāgot šādam nepieredzētam satiksmes apjoma kritumam, jo jāņem vērā pastāvīgo izmaksu liels īpatsvars un pienākums pastāvīgi uzturēt pakalpojumu pieejamību.
- (24) Tomēr aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem būtu jāveic samērīgi pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot izmaksu efektivitāti trešajā pārskata periodā, un pilnībā jāizmanto sinerģija un efektivitātes pieaugums, ko dod pārrobežu sadarbība un pārstrukturēšanas iniciatīvas. Prioritārā kārtā būtu jāīsteno strukturālas izmaiņas, tostarp efektivitātes pieaugums, ko var dot ATM ģenerālpilnā iekļautie jaunie tehnoloģiskie risinājumi un lielās sakaru, navigācijas un novērošanas infrastruktūras racionalizācija. Vajadzētu būt arī iespējai ietaupīt izmaksas par virsstundām, jo paredzams, ka visā trešajā pārskata periodā tās joprojām būs ļoti ierobežotas.

- (25) Komisijas saņemtās uz nākotni vērstās izmaksu aplēses trešajam pārskata periodam liecina, ka trešā pārskata perioda kopējās izmaksas par 8 % pārsniegtu otrā pārskata perioda faktiskās izmaksas. Jāatzīmē, ka jau agrāk ir novērots, ka uz nākotni vērstajos datos aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas faktiskās izmaksas mēdz tikt pārvērtētas. Attiecībā uz otro pārskata periodu tas nozīmēja, ka izmaksas tika pārvērtētas vidēji par 8 %. Var pieņemt, ka uz nākotni vērstajos datos par trešā pārskata perioda izmaksām ir ietverta līdzīga starpība un vēl nav ņemts vērā papildu izmaksu efektivitātes ieguvumu potenciāls.
- (26) Tāpēc ir pamats gaidīt, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji pienācīgi pielāgos savu izmaksu bāzi, reaģējot uz zemāku satiksmes pieprasījumu trešajā pārskata periodā, un ka tā rezultātā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi jomā “izmaksu efektivitāte” trešajam pārskata periodam būtu jābalsta uz pieņemumu, ka Savienības mēroga aprēķinātās izmaksas apvienotajā 2020. un 2021. gadā nepārsniedz vidēji 97 % no Savienības mēroga faktiskajām izmaksām, kas reģistrētas 2019. kalendārajā gadā, un ka Savienības mēroga aprēķinātās izmaksas 2022., 2023. un 2024. gadā nepārsniedz attiecīgi 94 %, 96 % un 97 % no Savienības mēroga faktiskajām izmaksām, kas reģistrētas 2019. kalendārajā gadā.
- (27) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes veikto analīzi, šim Savienības mēroga aprēķināto izmaksu līmenim būtu jāļauj aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem nodrošināt vajadzīgo veiktspēju trešajā pārskata periodā un īstenot pasākumus, kas vajadzīgi, lai pielāgotos turpmākam satiksmes pieaugumam, tostarp nodrošinātu atbilstīgus resursus un veiktu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību un ieguldījumus modernās tehnoloģijās. Turklāt Īstenošanas regula (ES) 2019/317 atļauj iespējamās novirzes no Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jomā “izmaksu efektivitāte”, ja šīs novirzes tiek atzītas par pamatotām ar pārstrukturēšanas pasākumiem, kas gaisa telpas izmantotājiem dos neto ieguvumus ne vēlāk kā nākamajā pārskata periodā. Tāpēc aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu spēt reaģēt uz apstākļiem, kas izriet no Covid-19 krīzes, vienlaikus veidojot spējas apmierināt satiksmes pieprasījumu nākotnē un risinot strukturālās problēmas, kas ietekmē darbības rezultātus.
- (28) Trešajam pārskata periodam noteiktās brīdinājuma robežvērtības, kuru pārsniegšanas gadījumā dalībvalstis var pieprasīt, lai tiku pārskatīti to darbības uzlabošanas plānos ietvertie darbības uzlabošanas mērķi, būtu jāsauglabā tādā līmenī, kā noteikts Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903. Minētās brīdinājuma robežvērtības joprojām tiek uzskatītas par atbilstīgām, jo tās ļauj ņemt vērā mērenu satiksmes apjoma mainīgumu saskaņā ar 2020. gada novembrī publicēto *STATFOR* satiksmes bāzes prognozi (“2. scenārijs”), vienlaikus dodot dalībvalstīm iespēju pieprasīt savu attiecīgo vietējo darbības uzlabošanas plānu pārskatīšanu, ja faktiskais satiksmes apjoms mainītos saskaņā ar *STATFOR* augsto prognozi (“1. scenārijs”) vai *STATFOR* zemo prognozi (“3. scenārijs”).
- (29) Līdzīgā ekspluatācijas un ekonomikas vidē darbojošos aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas, kas noteiktas Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/903 7. panta a) punktā, tiek izmantotas darbības uzlabošanas plānu projektu novērtēšanā, jo īpaši nolūkā salīdzināt attiecīgo tarifācijas zonu *DUC* bāzes līnijas vērtības. Ir skaidrs, ka minētās grupas atspoguļo situāciju pirms trešā pārskata perioda sākuma, tāpēc minēto grupu sastāvam, kas noteikts Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, būtu jāpaliek nemainīgam.
- (30) Īstenošanas lēmums (ES) 2019/903 būtu jāatceļ.
- (31) Vienotās gaisa telpas komiteja nav sniegusi atzinumu. Tika uzskatīts, ka ir nepieciešams īstenošanas akts, un priekšsēdētājs iesniedza īstenošanas akta projektu turpmākai apspriešanai pārsūdzības komitejā. Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar pārsūdzības komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība”

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “drošība”, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 1.1. punktā noteiktajam galvenajam darbības rādītājam, līdz 2024. gada beigām aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri ir sertificēti sniegt gaisa satiksmes 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”.

2. 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 noteiktajam galvenajam darbības rādītājam, izsaka kā faktiskās trajektorijas vidējo horizontālo maršruta lidojuma efektivitāti un mēra kā vidējo papildus nolidoto attālumu salīdzinājumā ar lielā loka attālumu, un tas nedrīkst pārsniegt šādu procentuālo daļu: 2,37 % 2021. gadā, 2,37 % 2022. gadā, 2,40 % 2023. gadā un 2,40 % 2024. gadā.

3. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā “veiktspēja”, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 3.1. punktā noteiktajam galvenajam darbības rādītājam, ir maršruta ATFM vidējā kavēšanās, kas attiecināma uz aeronavigācijas pakalpojumiem un nepārsniedz 0,35 minūtes katrā lidojumā 2021. gadā, 0,5 minūtes katrā lidojumā 2022. gadā, 0,5 minūtes katrā lidojumā 2023. gadā un 0,5 minūtes katrā lidojumā 2024. gadā.

4. 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 noteiktajam galvenajam darbības rādītājam un kam attiecībā uz 2020. un 2021. kalendāro gadu piemēro Īstenošanas regulas (ES) 2020/1627 2. panta 4. punktu un 4. panta 1. punktu, ir maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga DUC izmaiņas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu:

- a) apvienotajā 2020. un 2021. kalendārajā gadā, attiecībā uz kuru saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2020/1627 4. panta 1. punktu aprēķina vienotas vidējās DUC: izmaiņas +120,1 % apmērā salīdzinājumā ar Savienības mēroga DUC bāzes līnijas vērtību, kas noteikta 3. punktā;
- b) 2022. kalendārajā gadā: izmaiņas –38,5 % apmērā salīdzinājumā ar vienotajām vidējām Savienības mēroga DUC apvienotajā 2020. un 2021. kalendārajā gadā, kas aprēķinātas saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2020/1627 4. panta 1. punktu;
- c) 2023. kalendārajā gadā: izmaiņas –13,2 % apmērā salīdzinājumā ar vidējām Savienības mēroga DUC 2022. kalendārajā gadā;
- d) 2024. kalendārajā gadā: izmaiņas –11,5 % apmērā salīdzinājumā ar vidējām Savienības mēroga DUC 2023. kalendārajā gadā.

2. Savienības mēroga aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtība ir 6 265 631 152 EUR, izsakot EUR 2017.

3. Savienības mēroga DUC bāzes līnijas vērtība ir 50,23 EUR, izsakot EUR 2017.

5. 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 ietvertie darbības uzlabošanas mērķi, ja:

- a) faktiskais satiksmes apjoms, ko reģistrējusi Eirokontrole, konkrētajā kalendārajā gadā atšķiras no prognozētā satiksmes apjoma, kas norādīts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. pantu pieņemtajā darbības uzlabošanas plānā, vismaz par 10 % IFR kustību;
- b) faktiskais satiksmes apjoms, ko reģistrējusi Eirokontrole, konkrētajā kalendārajā gadā atšķiras no prognozētā satiksmes apjoma, kas norādīts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. pantu pieņemtajā darbības uzlabošanas plānā, vismaz par 10 % pakalpojumu 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 ietvertie darbības uzlabošanas mērķi, ja atsaucēs vērtību atšķirības, kas rodas, sezonāli atjauninot tīkla darbības plānu saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 ⁽³⁾ 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, kas mazāka 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, kas ir 0,2 minūtes vai lielāka.

6. 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) A grupa: Vācijas, Francijas, Spānijas un Itālijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
- b) B grupa: Norvēģijas, Zviedrijas, Dānijas, Somijas un Īrijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
- c) C grupa: Čehijas, Horvātijas, Slovēnijas, Ungārijas, Slovākijas, Bulgārijas, Polijas, Rumānijas un Portugāles aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
- d) D grupa: Kipras, Maltas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Grieķijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;
- e) E grupa: Austrijas, Šveices, Beļģijas–Luksemburgas un Nīderlandes aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

7. pants

Atcelšana

Īstenošanas lēmumu (ES) 2019/903 atceļ.

8. pants

Stāšanās spēkā

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

Briselē, 2021. gada 2. jūnijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/123 (2019. gada 24. janvāris), 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.).