SPRENDIMAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2021/891

2021 m. birželio 2 d.

kuriuo nustatomi trečiojo ataskaitinio laikotarpio (2020–2024 m.) Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo persvarstyti tiksliniai veiklos rodikliai ir panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/903

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentą) ([1]), ypač į jo 11 straipsnio 3 dalies a punktą,

kadangi:

(1) Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/317 ([2]) išdėstomos išsamios veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos įgyvendinimo taisyklės ir procedūros ir nustatoma, kad veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos trečiasis ataskaitinis laikotarpis apima 2020–2024 kalendorinius metus;

(2) reaguodamos į COVID-19 pandemijos protrūkį, valstybės narės ir trečiosios šalys ėmėsi priemonių pandemijai suvaldyti, todėl nuo 2020 kalendorinių metų pirmojo ketvirčio oro eismas gerokai sumažėjo. Nuo tada oro transporto sektoriuje COVID-19 krizės poveikis toliau buvo labai stipriai jaučiamas, tačiau tikimasi, kad per trečiąjį ataskaitinį laikotarpį sektorius palaipsniui atsigaus. Kita vertus, atsigavimo tempas ir intensyvumas išlieka labai sunkiai prognozuojami, nes jie priklauso nuo sanitarinės ir ekonominės padėties Sąjungoje ir kituose pasaulio regionuose raidos;

(3) trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai buvo nustatyti Komisijos įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903 ([3]). Kadangi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai buvo nustatyti ir veiklos rezultatų planų projektai buvo parengti bei valstybių narių patvirtinti prieš COVID-19 pandemijos protrūkį, jie negalėjo atspindėti vėliau oro transporto sektoriuje gerokai pakitusių aplinkybių;

(4) reaguojant į COVID-19 pandemijos poveikį oro navigacijos paslaugų teikimui, Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2020/1627 ([4]) buvo nustatytos trečiajam ataskaitiniam laikotarpiui skirtos išskirtinės priemonės, kuriomis nukrypstama nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 nuostatų;

(5) pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/1627 2 straipsnio 1 dalį Komisija turi iki 2021 m. gegužės 1 d. patvirtinti trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto persvarstytus tikslinius veiklos rodiklius. Laikydamasi Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 9 straipsnio 4 dalies Komisija, be Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių, turi persvarstyti ir šias vertes: Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinę vertę, Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pradinę vertę, įspėjamąsias ribas, kurias viršijus valstybės narės gali prašyti, kad būtų persvarstyti veiklos rezultatų planuose pateikti tiksliniai veiklos rodikliai, ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kurių veiklos ir ekonominė aplinka yra panaši, lyginamąsias grupes;

(6) nustatant šiame sprendime nurodytus trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto persvarstytus tikslinius veiklos rodiklius remtasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos, tinklo valdytojo, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) ir nacionalinių priežiūros institucijų pateiktais duomenimis bei atsižvelgta į konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais rezultatus;

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

([2]) 2019 m. vasario 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317, kuriuo nustatoma Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema ir panaikinami įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 390/2013 ir (ES) Nr. 391/2013 (OL L 56, 2019 2 25, p. 1).

([3]) 2019 m. gegužės 29 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/903, kuriuo nustatomi trečiojo ataskaitinio laikotarpio (2020 m. sausio 1 d. – 2024 m. gruodžio 31 d.) Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo tiksliniai veiklos rodikliai (OL L 144, 2019 6 3, p. 49).

([4]) 2020 m. lapkričio 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/1627 dėl išskirtinių priemonių, dėl COVID-19 pandemijos taikomų Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu (2020–2024 m.) (OL L 366, 2020 11 4, p. 7).

(7) į šį sprendimą įtraukti trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto persvarstyti tiksliniai veiklos rodikliai grindžiami valstybių narių, Norvegijos ir Šveicarijos duomenimis;

(8) eismo srautų prielaidos, kuriomis grindžiamas šis sprendimas ir kurios daromos remiantis 2020 m. lapkričio 4 d. Eurokontrolės tarnybos STATFOR maršrutinio eismo prognoze, išreiškiamos skrydžiais pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (toliau – SPT skrydžiai) ir paslaugų vienetais. Pasikeitus STATFOR terminijai, vidurinysis arba 2 scenarijus laikomas Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 9 straipsnio 3 dalies b punkte nurodyta STATFOR bazine prognoze. Tokį prognozuojamą maršrutinį eismą 2020 m. sudarys 4 455 611 SPT skrydžių ir 52 594 913 maršrutinių paslaugų vienetų, 2021 m. – 5 153 494 SPT skrydžiai ir 57 373 113 paslaugų vienetų, 2022 m. – 7 303 402 SPT skrydžiai ir 86 656 273 paslaugų vienetai, 2023 m. – 8 326 704 SPT skrydžiai ir 101 925 348 paslaugų vienetai, o 2024 m. – 9 326 147 SPT skrydžiai ir 116 358 421 paslaugų vienetas;

(9) nustatant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius turėtų būti atsižvelgiama į ekonomines, saugos, aplinkos ir veiklos aplinkybes, taip pat į pagrindinių veiklos sričių tarpusavio priklausomybę arba kompromisus. Iš tiesų, nustatant tikslinius veiklos rodiklius su ekonominiu efektyvumu ir pajėgumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse turėtų būti atsižvelgiama į išlaidų, patiriamų užtikrinant papildomą pajėgumą, ir jomis siekiamo padėties pagerinimo santykį. Nustatant tikslinius veiklos rodiklius su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje turėtų būti atsižvelgiama į tai, kad oro eismo valdymo (toliau – OEV) veiklos priemonės, kuriomis siekiama mažinti suvartojamų degalų (taigi ir išmetamųjų teršalų) kiekį, ne visada gali būti įgyvendintos praktiškai. Tai priklauso nuo veiklos apribojimų, visų pirma susijusių su saugiu orlaivių skirstymo atstumu ir turimu OEV pajėgumu. Galiausiai nustatant tikslinius veiklos rodiklius su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje turėtų būti atsižvelgiama į tai, kad svarbiausias tikslas – saugus oro navigacijos paslaugų teikimas ir kad sauga turėtų būti visapusiškai įtvirtinta oro navigacijos paslaugų teikėjų veiklos planuose;

(10) trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, vertinami kaip saugos valdymo veiksmingumo lygis, kurį paskutiniais trečiojo ataskaitinio laikotarpio metais, t. y. 2024 m., turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai, buvo nustatyti Įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903. Tie tiksliniai rodikliai turėtų būti taikomi toliau. Dėl COVID-19 krizės smarkiai sumažėjus oro eismui ir dėl to trumpuoju laikotarpiu atsiradus dideliam skrydžių skaičiaus svyravimui saugos rodikliai neturėtų blogėti. Oro navigacijos paslaugų teikėjų saugos valdymo veiksmingumo gerinimo planai turėtų būti įgyvendinami ir per trečiąjį ataskaitinį laikotarpį;

(11) persvarstant trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su aplinka ir pajėgumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse reikėtų žvelgti į ateitį ir apimti likusią ataskaitinio laikotarpio dalį, įskaitant 2021 kalendorinius metus;

(12) 2020 kalendorinių metų Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka ir pajėgumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse buvo nustatyti Įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903. Tie tiksliniai rodikliai neturėtų būti persvarstomi ir įtraukiami į šį sprendimą, nes jų taikymo laikotarpis pasibaigė ir įgyvendinimas yra užbaigtas, o jų koreguoti atgaline data negalima;

(13) persvarstant likusių trečiojo ataskaitinio laikotarpio metų Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, vertinamus kaip vidutinis tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas, turėtų būti atsižvelgiama į antruoju ataskaitiniu laikotarpiu ir 2020 kalendoriniais metais pasiektą veiklos rezultatų lygį ir OEV veiklai optimizuoti įgyvendintas priemones. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas poveikiui, kurį COVID-19 krizė turi horizontalaus skrydžio veiksmingumui;

(14) iš 2019 m. oro navigacijos paslaugų teikėjų faktinių veiklos rezultatų duomenų matyti, kad Sąjungos lygmeniu kai kurių oro navigacijos paslaugų teikėjų pajėgumų trūkumas ir skrydžių maršrutų išplėtimas yra reikšmingai statistiškai susiję. Dėl šios sąsajos kalendoriniais mėnesiais, kuriais oro eismo srautų valdymo (toliau – OESV) užlaikymo lygis buvo aukštas, maršrutai, kuriais vykdyti skrydžiai, faktiškai buvo ilgesni, o kalendoriniais mėnesiais, kuriais OESV užlaikymo lygis buvo žemesnis, horizontalaus skrydžio veiksmingumas buvo akivaizdžiai geresnis. Šį pastebėjimą patvirtina ir 2020 m. duomenys – visų metų horizontalaus skrydžio neveiksmingumas buvo lygus 2,51 %, o laikotarpio po COVID-19 pandemijos protrūkio (kovo–gruodžio mėn.) – 2,13 %;

(15) struktūrinio tobulinimo veiksmai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kurių imantis, kaip tikimasi, bus baigta kurti laisvų maršrutų oro erdvė, dėl COVID-19 krizės neturėtų sulėtėti. Be to, palaipsniui įgyvendinant tarpvalstybinę laisvų maršrutų nustatymo veiklą, gali būti sudarytos sąlygos nustatyti tiesesnius maršrutus ir turėtų būti sumažintas nuskristų jūrmylių skaičius ir oro transporto išmetamų teršalų kiekis – taip būtų prisidėta prie tvaraus aviacijos sektoriaus keliamos taršos anglies dioksidu intensyvumo mažinimo. Atsižvelgiant į trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu tikėtiną žemesnį eismo lygį, kuris turėtų sudaryti sąlygas dar labiau pagerinti skrydžių veiksmingumą, ir siekiant dar labiau sumažinti OEV poveikį aplinkosauginiam veiksmingumui, turėtų būti persvarstyti 2021 ir 2022 metų Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad baigiantis trečiajam ataskaitiniam laikotarpiui oro eismas turėtų atsigauti, ir į tokių elementų, kaip oro erdvės naudotojų skrydžių planavimas ir veiklos sprendimai, kurių oro navigacijos paslaugų teikėjai negali kontroliuoti, poveikį horizontalaus skrydžio veiksmingumui, 2023 ir 2024 metų tiksliniai rodikliai turėtų likti nepakeisti;

(16) persvarstant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kurie vertinami kaip vieno skrydžio vidutinis maršrutinis OESV užlaikymas, siejamas su oro navigacijos paslaugomis, turėtų būti atsižvelgiama į antruoju ataskaitiniu laikotarpiu ir 2020 kalendoriniais metais pasiektą veiklos rezultatų lygį. Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas poveikiui, kurį COVID-19 krizė turi maršrutiniams OESV užlaikymams;

(17) kelerius metus iki trečiojo ataskaitinio laikotarpio pradžios eismui nuolat smarkiai didėjant, daugelyje valstybių narių aukštą OESV užlaikymo lygį lėmė su struktūriniais pajėgumais ir personalu susijusios problemos. 2020 kalendoriniais metais vieno skrydžio faktinis OESV užlaikymas buvo lygus 0,35 min., o 2019 m. atitinkamas vieno skrydžio OESV užlaikymas siekė 1,67 min.;

(18) atsižvelgiant į tai, kad eismas gerokai sumažėjo, oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų siekti, kad 2021 m. OESV užlaikymo lygis neviršytų faktinio 2020 m. lygio. Vėlesnių trejų trečiojo ataskaitinio laikotarpio metų, kuriais eismas palaipsniui didės ir jo lygis artės link iki krizės buvusio lygio, Sąjungos masto pajėgumo tiksliniai rodikliai turėtų būti nustatyti atsižvelgiant į vieno skrydžio optimalų vidutinį OESV užlaikymą visoje sistemoje. Be to, pagrįsta tikėtis, kad oro navigacijos paslaugų teikėjai per visą trečiąjį ataskaitinį laikotarpį galės užtikrinti eismo paklausai patenkinti tinkamus pajėgumus, o siekdami pasirengti po trečiojo ataskaitinio laikotarpio patenkinti didesnę eismo paklausą, kartu spręs su pajėgumais susijusius struktūrinius klausimus;

(19) nukrypstant nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317, kuriame reikalaujama taikyti metines tikslinių rodiklių vertes, Įgyvendinimo reglamente (ES) 2020/1627 reikalaujama, kad 2020 ir 2021 kalendoriniais metais Sąjungos masto ekonominio efektyvumo tiksliniai veiklos rodikliai, išreikšti procentais, rodančiais maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų metinį pokytį, būtų persvarstomi kaip vieno laikotarpio vertės;

(20) persvarstant Sąjungos masto ekonominio efektyvumo tikslinius veiklos rodiklius, turėtų būti atsižvelgiama į ankstesniais ataskaitiniais laikotarpiais oro navigacijos paslaugų teikėjų ir valstybių narių pasiektus faktinius veiklos rezultatus, įskaitant patirtas faktines išlaidas, ir naujausią turimą 2020 kalendorinių metų informaciją;

(21) Įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903 pateiktos trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto pradinės vertės buvo nustatytos remiantis išlaidų sąmatomis ir eismo įverčiais bei išlaidų ir eismo prognozėmis, neturint faktinių 2019 kalendorinių metų duomenų. Todėl, siekiant tiksliai atspindėti 2019 m. Sąjungos mastu užregistruotas faktines išlaidas ir paslaugų vienetus, tos pradinės vertės turėtų būti persvarstytos;

(22) Įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903 nustatyti trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto ekonominio efektyvumo tiksliniai veiklos rodikliai buvo grindžiami prielaida, kad per visą ataskaitinį laikotarpį eismas nuolat didės, dėl to oro navigacijos paslaugų teikėjai patirs didesnes su papildomų pajėgumų užtikrinimu susijusias išlaidas. Dėl COVID-19 krizės sumažėjus eismui šios prielaidos toli gražu nepasitvirtino, todėl, atsižvelgiant į šią nepalankią padėtį, bendros nustatytosios išlaidos taip pat turėtų būti pakeistos;

(23) iš naujausių 2020 kalendorinių metų faktinių išlaidų sąmatų matyti, kad Sąjungos mastu faktinės išlaidos, palyginti su 2019 m., sumažėjo 1 %, o paslaugų vienetai, palyginti su ankstesniais metais, – 58 % Suprantama, kad dėl didelės pastoviųjų išlaidų dalies ir pareigos nuolat užtikrinti galimybę naudotis paslaugomis, oro navigacijos paslaugų teikėjai negali visiškai pritaikyti savo sąnaudų bazių, atsižvelgdami į tokį precedento neturintį eismo sumažėjimą;

(24) tačiau oro navigacijos paslaugų teikėjai turėtų imtis proporcingų priemonių savo išlaidų veiksmingumui per trečiąjį ataskaitinį laikotarpį pagerinti ir pasinaudoti tarpvalstybinio bendradarbiavimo ir restruktūrizavimo iniciatyvų teikiama galimybe užtikrinti visapusišką sinergiją ir didinti veiksmingumą. Pirmenybė turėtų būti teikiama struktūriniams pokyčiams, įskaitant veiksmingumo didinimą pasinaudojant į Europos oro eismo valdymo pagrindinį planą (ATM pagrindinį planą) įtrauktais naujais technologiniais sprendimais ir racionalesnį perteklinės ryšių, navigacijos ir stebėjimo paslaugų infrastruktūros naudojimą. Turėtų būti įmanoma sumažinti ir su viršvalandžiais susijusias išlaidas: tikimasi, kad trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu jos išliks labai nedidelės;

(25) iš Komisijos gautų perspektyvinių trečiojo ataskaitinio laikotarpio išlaidų sąmatų matyti, kad bendros šio laikotarpio išlaidos faktines antrojo ataskaitinio laikotarpio išlaidas viršys 8 % Reikėtų pažymėti, kad praeityje paaiškėjo, jog remiantis perspektyviniais duomenimis faktinės oro navigacijos paslaugų teikimo išlaidos buvo pervertintos. Antruoju ataskaitiniu laikotarpiu išlaidos buvo pervertintos vidutiniškai 8 % Galima daryti prielaidą, kad perspektyviniai trečiojo ataskaitinio laikotarpio išlaidų duomenys apima panašią maržą ir juos rengiant dar neatsižvelgta į papildomas išlaidų veiksmingumo didinimo galimybes;

(26) todėl tikslinga tikėtis, kad oro navigacijos paslaugų teikėjai, atsižvelgdami į trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu sumažėjusią eismo paklausą, tinkamai pritaikys savo išlaidų bazes; taigi trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto ekonominio efektyvumo tiksliniai veiklos rodikliai turėtų būti grindžiami prielaida, kad bendru 2020 ir 2021 metų laikotarpiu Sąjungos masto nustatytosios išlaidos vidutiniškai neviršys 97 % 2019 kalendoriniais metais užregistruotų Sąjungos masto faktinių išlaidų, o 2022, 2023 ir 2024 metais Sąjungos masto nustatytosios išlaidos neviršys atitinkamai 94, 96 ir 97 % 2019 kalendoriniais metais užregistruotų Sąjungos masto faktinių išlaidų;

(27) remiantis veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos atlikta analize galima teigti, kad, taikant šį Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų lygį, oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti sudarytos sąlygos trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu užtikrinti reikiamus pajėgumus ir įgyvendinti į didėsiantį eismą orientuotas būtinas priemones, be kita ko, apimančias tinkamų išteklių užtikrinimą, skrydžių vadovų mokymą ir investicijas į šiuolaikines technologijas. Be to, Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/317 leidžiama prireikus nukrypti nuo Sąjungos masto ekonominio efektyvumo tikslinių veiklos rodiklių, jei nustatoma, kad toks nukrypimas yra pateisinamas restruktūrizavimo priemonėmis, kurios ne vėliau kaip kitu ataskaitiniu laikotarpiu atneštų grynosios naudos oro erdvės naudotojams. Todėl oro navigacijos paslaugų teikėjams turėtų būti suteikta galimybė reaguoti į aplinkybes, susiklosčiusias dėl COVID-19 krizės, kartu stiprinant būsimai eismo paklausai patenkinti reikiamus pajėgumus ir sprendžiant veiklos rezultatams poveikį darančias struktūrines problemas;

(28) trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu įspėjamosios ribos, kurias viršijus valstybės narės gali prašyti, kad būtų persvarstyti veiklos rezultatų planuose pateikti tiksliniai veiklos rodikliai, turėtų likti tokios, kokios yra nustatytos Įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903. Laikoma, kad tos įspėjamosios ribos tebėra tinkamos, nes jas taikant atsižvelgiama į nuosaikų eismo lygio svyravimą nenutolstant nuo 2020 m. lapkričio mėn. paskelbtoje STATFOR bazinėje eismo prognozėje (2 scenarijuje) nurodyto lygio, o kartu suteikiama galimybė valstybėms narėms prašyti persvarstyti jų atitinkamus vietos lygmens veiklos rezultatų planus tuo atveju, jei faktinio eismo pokytis vyktų labiau pagal STATFOR aukšto eismo lygio prognozę (1 scenarijų) arba STATFOR žemo eismo lygio prognozę (3 scenarijų);

(29) vertinant veiklos rezultatų planų projektus, visų pirma lyginant atitinkamų mokesčių zonų nustatytųjų vieneto išlaidų pradines vertes, naudojamos Įgyvendinimo sprendimo (ES) 2019/903 7 straipsnio a punkte nustatytos oro navigacijos paslaugų teikėjų, kurių veiklos ir ekonominė aplinka yra panaši, lyginamosios grupės. Akivaizdu, kad tos grupės buvo nustatytos atsižvelgiant į padėtį prieš prasidedant trečiajam ataskaitiniam laikotarpiui, todėl Įgyvendinimo sprendime (ES) 2019/903 nustatyta tų grupių sudėtis turėtų likti nepakitusi;

(30) Įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/903 turėtų būti panaikintas;

(31) Bendro dangaus komitetas nepateikė nuomonės. Nuspręsta, kad būtina priimti įgyvendinimo aktą, ir pirmininkas to įgyvendinimo akto projektą pateikė toliau svarstyti apeliaciniam komitetui. Šiame sprendime numatytos priemonės atitinka apeliacinio komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Naudojant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 1.1 punkte apibrėžtą pagrindinį veiklos rezultatų vertinimo rodiklį, nustatomi tokie Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kuriuos iki 2024 m. pabaigos turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai, sertifikuoti teikti oro eismo paslaugas, saugos valdymo veiksmingumo lygiai:

a) saugos valdymo tikslų „saugos kultūra“, „saugos politika ir tikslai“, „saugos užtikrinimas“ ir „saugos skatinimas“ bent C lygis;

b) saugos valdymo tikslo „saugos rizikos valdymas“ bent D lygis.

2 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, nustatyti naudojant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 2.1 punkte apibrėžtą pagrindinį veiklos rezultatų vertinimo rodiklį, išreiškiami kaip vidutinis tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas ir vertinami kaip lyginant su ortodrominiu atstumu nuskristas vidutinis papildomas atstumas, neviršija šių procentinių verčių: 2021 m. – 2,37 %, 2022 m. – 2,37 %, 2023 m. – 2,40 % ir 2024 m. – 2,40 %

3 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, nustatyti naudojant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 3.1 punkte apibrėžtą pagrindinį veiklos rezultatų vertinimo rodiklį, yra lygūs tokiam vieno skrydžio didžiausiam vidutiniam maršrutiniam OESV užlaikymui, siejamam su oro navigacijos paslaugomis: 2021 m. – 0,35 min., 2022 m. – 0,5 min., 2023 m. – 0,5 min. ir 2024 m. – 0,5 min.

4 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

1. Naudojant Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 4.1 punkte apibrėžtą pagrindinį veiklos rezultatų vertinimo rodiklį nustatyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kuriems 2020 ir 2021 kalendoriniais metais taikomos Įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/1627 2 straipsnio 4 dalis ir 4 straipsnio 1 dalis, yra lygūs šiam maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų metiniam pokyčiui:

a) bendru 2020 ir 2021 kalendorinių metų laikotarpiu, kuriuo taikomos pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/1627 4 straipsnio 1 dalį apskaičiuojamos bendros vidutinės nustatytosios vieneto išlaidos: +120,1 % pokyčiui, palyginti su 3 dalyje nustatyta Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pradine verte;

b) 2022 kalendoriniais metais: −38,5 % pokyčiui, palyginti su bendru 2020 ir 2021 kalendorinių metų laikotarpiu taikomomis bendromis vidutinėmis Sąjungos masto nustatytosiomis vieneto išlaidomis, apskaičiuojamomis pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/1627 4 straipsnio 1 dalį;

c) 2023 kalendoriniais metais: −13,2 % pokyčiui, palyginti su 2022 kalendoriniais metais taikomomis vidutinėmis Sąjungos masto nustatytosiomis vieneto išlaidomis;

d) 2024 kalendoriniais metais: −11,5 % pokyčiui, palyginti su 2023 kalendoriniais metais taikomomis vidutinėmis Sąjungos masto nustatytosiomis vieneto išlaidomis.

2. Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinė vertė yra 6 265 631 152 EUR (EUR2017 verte).

3. Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė yra 50,23 EUR (EUR2017 verte).

5 straipsnis

Įspėjamosios ribos

1. Valstybės narės, remdamosi Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 18 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu, gali prašyti, kad būtų persvarstytas (-i) vienas ar keli veiklos rezultatų planuose pateiktas (-i) tikslinis (-iai) veiklos rodiklis (-iai), jei:

a) Eurokontrolės užregistruota reali eismo padėtis, išreikšta SPT skrydžiais, nuo veiklos rezultatų plane, priimtame pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 16 straipsnį, nurodytos eismo prognozės konkrečiais kalendoriniais metais nukrypsta bent 10 %;

b) Eurokontrolės užregistruota reali eismo padėtis, išreikšta paslaugų vienetais, nuo veiklos rezultatų plane, priimtame pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 16 straipsnį, nurodytos eismo prognozės konkrečiais kalendoriniais metais nukrypsta bent 10 %

2. Valstybės narės, remdamosi Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 18 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu, gali prašyti, kad būtų persvarstytas (-i) vienas ar keli veiklos rezultatų planuose pateiktas (-i) tikslinis (-iai) veiklos rodiklis (-iai), jei pamatinių verčių pokytis dėl tinklo veiklos plano sezoninių atnaujinimų pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/123 ([5]) 9 straipsnio 4 dalies a punktą ir 8 dalį, palyginti su pamatinėmis vertėmis, nurodytomis naujausioje tinklo veiklos plano redakcijoje, kuri turima tuo metu, kai rengiamas veiklos rezultatų planas, yra lygus bent:

a) 0,05 min. maršrutinio OESV užlaikymo, jei pamatinė vertė, nurodyta naujausioje tinklo veiklos plano redakcijoje, kuri turima tuo metu, kai rengiamas veiklos rezultatų planas, yra mažesnė nei 0,2 min. maršrutinio OESV užlaikymo, arba

b) 0,04 min. maršrutinio OESV užlaikymo, padidinto 5 % pamatinės vertės, nurodytos naujausioje tinklo veiklos plano redakcijoje, kuri turima tuo metu, kai rengiamas veiklos rezultatų planas, jei pamatinė vertė yra ne mažesnė nei 0,2 min. maršrutinio OESV užlaikymo.

6 straipsnis

Lyginamosios grupės

Kad būtų galima vertinti tikslinius veiklos rodiklius su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, nustatomos šios oro navigacijos paslaugų teikėjų, kurių veiklos ir ekonominė aplinka yra panaši, lyginamosios grupės:

a) A grupė. Vokietijos, Prancūzijos, Ispanijos ir Italijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

b) B grupė. Norvegijos, Švedijos, Danijos, Suomijos ir Airijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

c) C grupė. Čekijos, Kroatijos, Slovėnijos, Vengrijos, Slovakijos, Bulgarijos, Lenkijos, Rumunijos ir Portugalijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

d) D grupė. Kipro, Maltos, Estijos, Latvijos, Lietuvos ir Graikijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

e) E grupė. Austrijos, Šveicarijos, Belgijos–Liuksemburgo ir Nyderlandų oro navigacijos paslaugų teikėjai.

7 straipsnis

Panaikinimas

Įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/903 panaikinamas.

8 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis sprendimas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Priimta Briuselyje 2021 m. birželio 2 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

([5]) 2019 m. sausio 24 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/123, kuriuo nustatomos išsamios oro eismo valdymo (OEV) tinklo funkcijų vykdymo taisyklės ir panaikinamas Komisijos reglamentas (ES) Nr. 677/2011 (OL L 28, 2019 1 31, p. 1).