KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2019/903

2019 m. gegužės 29 d.

kuriuo nustatomi trečiojo ataskaitinio laikotarpio (2020 m. sausio 1 d. – 2024 m. gruodžio 31 d.) Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo tiksliniai veiklos rodikliai

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

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) Reglamente (EB) Nr. 549/2004 reikalaujama, kad Komisija priimtų kiekvieno ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su sauga, aplinka, pajėgumu ir ekonominiu efektyvumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse. Tų tikslinių rodiklių įgyvendinimo taisyklės nustatytos Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/317 ([2]). Visų pirma Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 9 straipsnio 4 dalyje reikalaujama, kad Komisija, priimdama Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius, nustatytų: Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinę vertę, Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pradinę vertę, įspėjamąsias ribas, kurias viršijus valstybės narės gali prašyti, kad būtų peržiūrėti veiklos rezultatų planuose pateikti tiksliniai veiklos rodikliai, ir oro navigacijos paslaugų teikėjų, kurių veiklos ir ekonominė aplinka yra panaši, lyginamąsias grupes. Nustatytosios išlaidos nustatomos remiantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 550/2004 ([3]) 15 straipsniu;

(2) trečiojo ataskaitinio laikotarpio, apimančio 2020–2024 kalendorinius metus, Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai, Sąjungos masto pradinės vertės, įspėjamosios ribos ir lyginamosios grupės turėtų būti nustatyti iki 2019 m. birželio 1 d., kad liktų laiko parengti veiklos rezultatų planus ir juos iki 2019 m. spalio 1 d. pateikti Komisijai įvertinti;

(3) 2016 m. gruodžio 16 d. Komisija pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnio 2 dalį ir Komisijos įgyvendinimo sprendimą (ES) 2016/2296 ([4]) paskyrė Bendro Europos dangaus iniciatyvos veiklos rezultatų apžvalgos įstaigą, kad ši padėtų jai įgyvendinti veiklos rezultatų planą;

(4) kad būtų lengviau priimti trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius, 2018 m. birželio 20 d. – 2019 m. sausio 16 d. veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga Komisijos vardu surengė konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais. Per jas konsultuotasi su visais Reglamento (EB) Nr. 549/2004 10 straipsnio 3 dalyje nurodytais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant oro erdvės naudotojus, oro navigacijos paslaugų teikėjus ir darbuotojams atstovaujančias profesines organizacijas, dėl orientacinių tikslinių veiklos rodiklių intervalų ir tikslinių veiklos rodiklių bei kitų verčių nustatymo principų bei metodikos;

(5) 2019 m. vasario 22 d. veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga pateikė Komisijai savo galutinę ataskaitą. Ataskaitoje atsižvelgiama į Įgyvendinimo reglamentu (ES) 2019/317 padarytus pakeitimus, atitinkamas suinteresuotųjų subjektų pastabas ir naujausius statistinius duomenis bei trečiojo ataskaitinio laikotarpio prognozes, kuriuos pateikė Eurokontrolės Statistikos ir prognozių tarnyba (toliau – STATFOR) bei Centrinė maršruto mokesčių tarnyba. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos ataskaitoje išdėstomos siūlomus tikslinius rodiklius, pradines vertes, įspėjamąsias ribas ir lyginamąsias grupes pagrindžiančios prielaidos ir tų siūlomų elementų loginis pagrindas;

([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]) 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 550/2004 dėl oro navigacijos paslaugų teikimo bendrame Europos danguje (paslaugų teikimo reglamentas) (OL L 96, 2004 3 31, p. 10).
([4]) 2016 m. gruodžio 16 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2016/2296, kuriuo įsteigiama nepriklausoma ekspertų grupė „Bendro Europos dangaus“ iniciatyvos veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos funkcijoms vykdyti (OL L 344, 2016 12 17, p. 92).

(6) šiame sprendime nustatant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius atsižvelgta į veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos, tinklo valdytojo, Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (toliau – EASA) ir nacionalinių priežiūros institucijų pateiktus duomenis. Be to, 2019 m. sausio ir vasario mėnesiais Komisija surengė susitikimus ir diskusijas su valstybėmis narėmis, nacionalinėmis priežiūros institucijomis, tinklo valdytoju ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga, per kuriuos pasidalyta naujausia informacija, susijusia su tikslinių veiklos rodiklių nustatymu. Per tas diskusijas valstybės narės buvo paragintos atnaujinti pradinių išlaidų duomenis ir informaciją apie eismo prognozes. Į šią informaciją atsižvelgta šiame sprendime nustatant tikslinius veiklos rodiklius;

(7) Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai ir pradinės vertės grindžiami valstybių narių, Norvegijos ir Šveicarijos geografinės aprėpties duomenimis ir juos nustatant naudojamos maršrutinio eismo prognozės, išreikštos skrydžių pagal prietaisus taisyklėmis (toliau – SPT) reglamentuojamais skrydžiais ir paslaugų vienetais, grindžiamais Eurokontrolės tarnybos STATFOR 2019 m. vasario 18 d. bazine prognoze. Tokį prognozuojamą maršrutinį eismą 2019 m. sudarys 10 534 000 SPT skrydžių ir 139 141 000 paslaugų vienetų, 2020 m. – 10 824 000 SPT skrydžių ir 143 878 000 paslaugų vienetų, 2021 m. – 10 996 000 SPT skrydžių ir 146 980 000 paslaugų vienetų, 2022 m. – 11 191 000 SPT skrydžių ir 150 398 000 paslaugų vienetų, 2023 m. – 11 355 000 SPT skrydžių ir 153 368 000 paslaugų vienetų ir 2024 m. – 11 523 000 SPT skrydžių ir 156 359 000 paslaugų vienetų;

(8) nustatant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius turėtų būti atsižvelgiama į ekonomines, saugos, aplinkos ir veiklos aplinkybes. Kad trūkumai arba jų derinys nenusvertų numatomos naudos, turi būti išlaikyta pusiausvyra. Todėl nustatant trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius turėtų būti atsižvelgiama 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;

(9) šiame sprendime nustatyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai atspindi siekį užtikrinti viso tinklo veikimą. Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 14 ir 15 straipsnius Komisija, vertindama veiklos rezultatų planų projektuose pateiktų nacionalinių tikslinių veiklos rodiklių arba funkcinių oro erdvės blokų tikslinių veiklos rodiklių ir šiame sprendime pateiktų Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių derėjimą, atsižvelgia į vietos aplinkybes;

(10) bendradarbiaujant su EASA nustatomi Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje turėtų būti vertinami kaip minimalus saugos valdymo veiksmingumo lygis, kurį turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai, sertifikuoti teikti oro eismo paslaugas. Nustatant šiuos tikslinius veiklos rodiklius turėtų būti atsižvelgiama į antrojo ataskaitinio laikotarpio faktinius ir tikslinius veiklos rezultatus ir jais turėtų būti užtikrinta aukštesnė nei minimali atitiktis saugos valdymo sistemos elementams keliamiems reikalavimams. Be to, Komisija, siekdama stebėti, ar tinkamai įgyvendinami Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 1 punkte ir 2 skirsnio 1 punkte nustatyti saugos rodikliai, ir užtikrinti tinkamą jų įgyvendinimą, pavedė EASA užduotį atnaujinti atitikties užtikrinimo ir rekomendacinę medžiagą. Todėl saugos valdymo veiksmingumo lygiai vertinami remiantis griežtesne nei antruoju ataskaitiniu laikotarpiu taikyta sistema ir tai matyti iš metodo, naudojamo nustatant trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje. Nustatant šiuos tikslinius rodiklius taip pat turėtų būti atsižvelgiama į OEV pokyčių, kurie skatinami įgyvendinant Reglamento (EB) Nr. 550/2004 15a straipsnio 3 dalyje nurodytus SESAR projektus, poveikį saugos valdymui, pagrindinį dėmesį skiriant saugos užtikrinimo ir saugos rizikos valdymo tikslams;

(11) nustatant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kurie vertinami kaip vidutinis tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas, turėtų būti atsižvelgiama į antruoju ataskaitiniu laikotarpiu pasiektą veiklos rezultatų lygį, įgyvendintas OEV veiklos optimizavimo priemones ir atitinkamus veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos, tinklo valdytojo bei nacionalinių priežiūros institucijų pateiktus duomenis;

(12) aviacijos sektoriaus poveikis aplinkai didėja, tačiau ne taip greitai, kaip tikėtasi, atsižvelgiant į skrydžių skaičiaus padidėjimą antruoju ataskaitiniu laikotarpiu. Papildomas visais skrydžio etapais dėl OEV tinklo neveiksmingumo išmetamas CO_2 kiekis, apskaičiuojamas lyginant visų Europoje vykdomų skrydžių tikrąsias trajektorijas ir neribojamas trajektorijas, šešerius pastaruosius metus, nepaisant didėjančio skrydžių skaičiaus, išliko stabilus, t. y. sudarė apie 6 %, – toks rodiklis išlaikytas optimizavus OEV veiklą, susijusią su Europos OEV tinklo kūrimu, planavimu ir srautų bei pajėgumo valdymu. Horizontalaus maršrutinio skrydžio neveiksmingumas apskritai mažėjo ir tikimasi, kad antrojo ataskaitinio laikotarpio tikslinis veiklos rodiklis bus pasiektas;

(13) geresnius rezultatus su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje daugiausia lemia laisvų maršrutų oro erdvės diegimas, nes suteikiamos galimybės naudoti trumpesnius maršrutus ir efektyviau naudoti Europos oro erdvę. Tikimasi, kad iki 2019 m. pabaigos laisvų maršrutų oro erdvė bus įdiegta didžiojoje Europos oro erdvės dalyje, o iki 2022 m. – visoje Europos oro erdvėje. Be to, kartu palaipsniui įgyvendinant tarpvalstybinę laisvų maršrutų nustatymo veiklą, gali būti sudarytos sąlygos nustatyti tiesesnius maršrutus ir sumažinti nuskristų jūrmylių skaičių ir oro transporto išmetamų teršalų kiekį – taip būtų prisidėta prie tvaraus aviacijos sektoriaus keliamos taršos anglies dioksidu intensyvumo mažinimo. Taigi taip laipsniškai įgyvendinant veiklą iki 2022 m. gerės horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas. Po 2022 m. horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas turėtų nekisti. Atsižvelgiant į šiuo metu numatytas priemones ir į tai, kad orlaiviai turi vengti vis dažniau pasitaikančių nepalankių oro sąlygų ir pavojingų zonų, taip pat į tai, kad vykdant OEV veiklą turi būti užtikrintas minimalus orlaivių skirstymo atstumas, nesitikima, kad 2023 ir 2024 d. horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas toliau gerės;

(14) nustatant Sąjungos masto tikslinį veiklos rodiklį su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kuris vertinamas kaip vieno skrydžio vidutinis maršrutinis oro eismo srautų valdymo (toliau – OESV) užlaikymas, siejamas su oro navigacijos paslaugomis, turėtų būti atsižvelgiama į antruoju ataskaitiniu laikotarpiu pasiektą veiklos rezultatų lygį ir atitinkamus veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos, tinklo valdytojo bei nacionalinių priežiūros institucijų pateiktus duomenis;

(15) tinklo valdytojo dokumentų duomenimis, oro eismas Europoje antruoju ataskaitiniu laikotarpiu smarkiai padidėjo ir šiuo metu yra kaip niekad didelis. SPT skrydžių per pirmuosius ketverius antrojo ataskaitinio laikotarpio metus padaugėjo 13 %, o vieno skrydžio vidutinis maršrutinis OESV užlaikymas padidėjo nuo 0,73 min. 2015 m. iki 1,73 min. 2018 m., taigi – 137 %. Kai kuriuose Sąjungos rajonuose, visų pirma keliose rajono skrydžių valdymo vadavietėse pačiame Europos centre ir gretimuose Vidurio Europos rajonuose, OEV pajėgumo neužteko, kad būtų suteiktos šį didėjantį eismą atitinkančios paslaugos. Europoje daugiau nei pusė viso maršrutinio OESV užlaikymo, siejamo su oro eismo kontrolės pajėgumo ir darbuotojų trūkumu, atvejų nustatyta penkiose rajono skrydžių valdymo vadavietėse, o kai kurios iš tų vadaviečių neatitiko į tinklo veiklos planą įtrauktų sutartų pajėgumo planų. Todėl antrojo ataskaitinio laikotarpio vieno skrydžio vidutinio OESV užlaikymo Sąjungos masto tikslinis veiklos rodiklis – 0,5 min. – nebuvo pasiektas. Tikėtina, kad ateinančiais metais pajėgumo trūkumas dar didės;

(16) tinklo valdytojo ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos nuomone, atsižvelgiant į trečiojo ataskaitinio laikotarpio eismo prognozes tikėtina, kad dauguma oro navigacijos paslaugų teikėjų įvykdyti jiems trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu keliamus pajėgumo reikalavimus galės. Tačiau, remiantis nacionalinių priežiūros institucijų pateikta informacija, tinklo veiklos planuose nurodyta oro navigacijos paslaugų teikėjų siūloma paslaugų kokybė kai kuriose rajono skrydžių valdymo vadavietėse, ypač pirmuosius trejus trečiojo ataskaitinio laikotarpio metus, greičiausiai ir toliau kels problemų visų pirma dėl nepakankamo darbuotojų skaičiaus. Todėl visoje sistemoje pasiekti optimalų vieno skrydžio vidutinio OESV užlaikymo 0,5 min. rodiklį galima tikėtis tik trečiojo ataskaitinio laikotarpio pabaigoje. Kad būtų išspręsta pajėgumo trūkumo problema ir pasiekti šiame sprendime nustatyti tiksliniai rodikliai, tinklo valdytojas ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga oro navigacijos paslaugų teikėjams rekomenduoja imtis konkrečių atitinkamų rajono skrydžių valdymo vadaviečių lygmens veiksmų;

(17) kiekvienų ataskaitinio laikotarpio metų Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje turėtų būti išreikšti procentais, rodančiais maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų metinį pokytį. Nustatant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, turėtų būti atsižvelgiama į pirmuoju ir antruoju ataskaitiniais laikotarpiais pasiektų veiklos rezultatų lygį ir į atitinkamus veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos ir nacionalinių priežiūros institucijų pateiktus duomenis;

(18) nuo pirmojo ataskaitinio laikotarpio pradžios, t. y. 2012 m., Sąjungos masto faktinės išlaidos, išreikštos realiąja 2017 m. verte (toliau – EUR2017 vertė), išliko nepakitusios, nepaisant reikšmingo eismo padidėjimo. Faktinės pirmųjų trejų antrojo ataskaitinio laikotarpio metų išlaidos yra mažesnės už atitinkamas nustatytąsias išlaidas. Todėl Sąjungos lygmeniu oro navigacijos paslaugų teikėjų sukauptas bendras lėšų perteklius yra didesnis už planuotąjį. Iš šių duomenų ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos atliktos analizės matyti, kad trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu dauguma oro navigacijos paslaugų teikėjų gali dar labiau pagerinti ekonominį efektyvumą, o kartu patenkinti pajėgumo poreikius. Kita vertus, pastaraisiais metais oro eismas labai padidėjo ir maršrutinių OESV užlaikymų labai padaugėjo, o tai gali reikšti, kad antruoju ataskaitiniu laikotarpiu tinklui skirta nepakankamai išteklių. Nustatant trečiojo ataskaitinio laikotarpio ekonominio efektyvumo tikslinius rodiklius, turėtų būti siekiama gerinti ekonominį efektyvumą, kartu pasirūpinant, kad tai netrukdytų užtikrinti pakankamo pajėgumo;

(19) oro erdvės naudotojai išreiškė susirūpinimą dėl atšauktų arba atidėtų investicinių projektų, reikalingų pakankamam pajėgumui užtikrinti. Dalis su tokiais projektais susijusių išlaidų arba visos tokios išlaidos dažnai buvo įtraukiamos į ankstesnių ataskaitinių laikotarpių nustatytąsias išlaidas, taigi ir į mokesčius. Jei dalis oro navigacijos paslaugų teikėjų turimų lėšų pertekliaus susidarė dėl reikiamų investicijų neįgyvendinimo arba atidėjimo, tos perteklinės lėšos galėtų būti panaudotos reikiamoms investicijoms trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu finansuoti, jei jos kaip dividendai nebuvo išmokėtos akcininkams arba sumokėtos į valstybės biudžetą. Be to, oro navigacijos paslaugų teikėjai, nustatydami palūkanų normas tam, kad galėtų apskaičiuoti kapitalo sąnaudas, turėtų atsižvelgti į oro navigacijos paslaugų teikėjų rizikos ribojimą pagal su eismu ir su išlaidomis susijusios rizikos pasidalijimo mechanizmus ir bendrai palankias finansavimo sąlygas;

(20) numatomas ekonominio efektyvumo padidėjimas trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu turėtų būti apskaičiuojamas remiantis Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pradine verte, gaunama nustatytųjų išlaidų pradinę vertę padalijus iš 2019 m. prognozuojamo eismo, išreikšto paslaugų vienetais. Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinė vertė apskaičiuojama remiantis 2015, 2016 ir 2017 m. faktinėmis išlaidomis bei atliekant tiesinės regresijos analizę ir pakoreguojama atsižvelgiant į naujausias turimas išlaidų sąmatas, eismo pokyčius ir jų ryšį su išlaidomis;

(21) Sąjungos masto trečiojo ataskaitinio laikotarpio nustatytosios išlaidos trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu turėtų tik šiek tiek padidėti ir viršyti nustatytųjų išlaidų pradinės vertės lygį. Tai pateisinama siekiu gerinti paslaugų kokybę, visų pirma sprendžiant pajėgumo trūkumo Europos oro erdvėje problemą. Laikotarpiu, apimančiu tiek trečiąjį, tiek antrąjį ataskaitinius laikotarpius, maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų metinis pokytis turėtų būti – 2,7 %;

(22) be Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių, turėtų būti nustatytos įspėjamosios ribos, kurias viršijus valstybės narės gali prašyti, kad būtų peržiūrėti veiklos rezultatų planuose pateikti tiksliniai veiklos rodikliai. Įgyvendinimo reglamente (ES) 2019/317 nustatytos trijų skirtingų tipų įspėjamosios ribos yra grindžiamos šiais parametrais: realios eismo padėties nukrypimais nuo eismo prognozės konkrečiais kalendoriniais metais, išreikštais SPT skrydžių procentine dalimi, realios eismo padėties nukrypimais nuo eismo prognozės konkrečiais kalendoriniais metais, išreikštais paslaugų vienetų procentine dalimi, ir pamatinių verčių pokyčiu dėl tinklo veiklos plano sezoninių atnaujinimų. Šių įspėjamųjų ribų pamatinių veiksnių pokyčiai gali turėti reikšmingą poveikį oro navigacijos paslaugų teikimui – tiek teikiant šias paslaugas gaunamoms faktinėms pajamoms, tiek tikėtinam pajėgumo užtikrinimui;

(23) nustatant įspėjamąsias ribas turėtų būti atsižvelgiama į Eurokontrolės tarnybos STATFOR duomenimis grindžiamus eismo prognozių, išreikštų maršruto paslaugų vienetais ir SPT skrydžiais, intervalus nuo lėto iki spartaus eismo augimo. Dėl ilgo prognozės laikotarpio (iki 2024 m. pabaigos) esama tam tikro neapibrėžtumo, visų pirma susijusio su ekonomikos augimu, Jungtinės Karalystės ketinimu išstoti iš Sąjungos, geopolitine rizika, dėl kurios gali būti uždaryta oro erdvė, oro eismo srautų pokyčiais (vykusiais ir antruoju ataskaitiniu laikotarpiu) ir ekonominių ryšių su besiformuojančios rinkos šalimis plėtra. Į tą riziką atsižvelgiama prognozėse, grindžiamose iki 2019 m. vasario mėn. turėta informacija. Tačiau ekonominė perspektyva lieka neaiški, o rizikos dydis gali labai kisti;

(24) be Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių, turėtų būti nustatytos oro navigacijos paslaugų teikėjų, kurių veiklos ir ekonominė aplinka yra panaši, lyginamosios grupės, kad būtų galima vertinti tikslinius veiklos rodiklius su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje. Nustatant tas grupes turėtų būti atsižvelgiama į oro erdvės sudėtingumą, eismo intensyvumą ir kintamumą, pragyvenimo išlaidas ir kiekvieno oro navigacijos paslaugų teikėjo tarnybos skrydžių vadovų įdarbinimo išlaidas;

(25) Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių ir įspėjamųjų ribų vertės, nustatytos priimant šį įgyvendinimo sprendimą, neturėtų keistis net jei vėliau Jungtinei Karalystei nustos būti taikoma Sąjungos teisė ir nebus įsigaliojęs joks susitarimas dėl išstojimo. Iš tiesų tas galimas įvykis esminio poveikio nustatant minėtas vertes neturėtų. Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje lemia nuo valstybių narių skaičiaus nepriklausantys veiksniai. Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje priklauso nuo trajektorijų, tačiau nėra svarbu, ar tos trajektorijos susijusios tik su valstybių narių ar ir su trečiųjų šalių oro erdve. Apskaičiuojant Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius su pajėgumu ir ekonominiu efektyvumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse paaiškėjo, kad Jungtinės Karalystės išstojimo iš Sąjungos poveikis būtų nereikšmingas ir dėl to tų tikslinių rodiklių pagal nė vieną scenarijų keisti nereikėtų. Tačiau nuo to, ar šio įgyvendinimo sprendimo įsigaliojimo dieną Jungtinei Karalystei bus taikoma Sąjungos teisė, susitarimas dėl išstojimo ar nė vienas iš šių dviejų scenarijų, turėtų priklausyti nustatytųjų išlaidų pradinė vertė, nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė ir lyginamosios grupės;

(26) šiame sprendime nustatytos priemonės atitinka Bendro dangaus komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

Šis sprendimas taikomas Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 7 straipsnyje nurodytam trečiajam ataskaitiniam laikotarpiui.

2 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Nustatomi tokie Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 1.1 punkte nurodytų Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, kuriuos iki 2024 m. pabaigos turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai, sertifikuoti teikti 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.

3 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 2.1 punkte nurodyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinka susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, išreiškiami kaip vidutinis tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas ir vertinami kaip lyginant su ortodrominiu atstumu nuskristas vidutinis papildomas atstumas, neviršija šių procentinių verčių: 2020 m. – 2,53 %, 2021 m. – 2,47 %, 2022 m. – 2,40 %, 2023 m. – 2,40 % ir 2024 m. – 2,40 %

4 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 3.1 punktu, Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje yra lygūs tokiam vieno skrydžio didžiausiam vidutiniam maršrutiniam OESV užlaikymui, siejamam su oro navigacijos paslaugomis: 2020 m. – 0,9 min., 2021 m. – 0,9 min., 2022 m. – 0,7 min., 2023 m. – 0,5 min. ir 2024 m. – 0,5 min.

5 straipsnis

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

1. Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 4.1 punkte nurodyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje yra lygūs tokiam maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų metiniam pokyčiui: 2020 m. – –1,9 %, 2021 m. – –1,9 %, 2022 m. – –1,9 %, 2023 m. – –1,9 % ir 2024 m. – –1,9 % Metinis pokytis apskaičiuojamas remiantis 3 dalyje nustatyta nustatytųjų vieneto išlaidų pradine verte.

2. Nustatytųjų išlaidų pradinė vertė yra lygi:

a) 6 245 065 000 EUR (EUR2017 verte) tuo atveju, jei Sąjungos teisė Jungtinei Karalystei nustoja būti taikoma prieš šio įgyvendinimo sprendimo įsigaliojimo dieną ir iki tos dienos nėra įsigaliojęs joks su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo;

b) 7 047 092 000 EUR (EUR2017 verte) visais kitais atvejais.

3. Nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė yra lygi:

a) 49,29 EUR (EUR2017 verte) tuo atveju, jei Sąjungos teisė Jungtinei Karalystei nustoja būti taikoma prieš šio įgyvendinimo sprendimo įsigaliojimo dieną ir iki tos dienos nėra įsigaliojęs joks su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo;

b) 50,65 EUR (EUR2017 verte) visais kitais atvejais.

6 straipsnis

Įspėjamosios ribos

1. Valstybės narės, remdamosi Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 18 straipsnio 1 dalies a punkto i papunkčiu, gali prašyti, kad būtų peržiūrėtas (-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 peržiūrėtas (-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.

([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).

7 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) jei prieš šio įgyvendinimo sprendimo įsigaliojimo dieną Jungtinei Karalystei nustoja būti taikoma Sąjungos teisė ir iki tos dienos nėra įsigaliojęs joks su Jungtine Karalyste sudarytas susitarimas dėl išstojimo:

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

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

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

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

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

b) visais kitais atvejais:

   i) A grupė. Vokietijos, Jungtinės Karalystės, Prancūzijos, Ispanijos ir Italijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

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

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

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

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

8 straipsnis

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

Priimta Briuselyje 2019 m. gegužės 29 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

Jean-Claude JUNCKER