Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2024/1688

2024 6 17

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2024/1688

2024 m. birželio 12 d.

kuriuo nustatomi ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio (2025 m. sausio 1 d. – 2029 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) išsamūs reikalavimai, susiję su Komisijos priimamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su sauga, aplinkos apsauga, pajėgumais ir ekonominiu efektyvumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse, nustatyti Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 ([2]) 9 straipsnio 3 ir 4 dalyse;

(2) pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 9 straipsnio 3 dalies pirmą pastraipą, ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai, apimantys 2025–2029 kalendorinius metus, turi būti patvirtinti iki 2024 m. birželio 1 d., taip valstybėms narėms suteikiant laiko parengti veiklos rezultatų planus, kurie iki 2024 m. spalio 1 d. turėtų būti pateikti Komisijai įvertinti;

(3) rengdama ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius, Komisija paskelbė Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių orientacinius intervalus, kad galėtų pasikonsultuoti su Reglamento (EB) Nr. 549/2004 10 straipsnio 3 dalyje nurodytais suinteresuotaisiais subjektais, kitais atitinkamais asmenimis ir organizacijomis, o dėl saugos aspektų – su Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA). Tie Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių orientaciniai intervalai buvo oficialiai nustatyti Komisijos sprendime (ES) 2023/2481 ([3]), remiantis rekomendacijomis, gautomis iš veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos (toliau – VRAĮ), kurią Komisija paskyrė pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnio 2 dalį. Komisija, padedama VRAĮ, vykdė konsultacijas dėl Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių intervalų: 2023 m. lapkričio 8 d. surengė suinteresuotųjų subjektų susitikimą, o nuo 2023 m. spalio 4 d. iki 2023 m. gruodžio 1 d. – internetinę apklausą;

(4) 2024 m. kovo mėn. VRAĮ pateikė Komisijai savo galutinę ataskaitą dėl siūlomų ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių. Toje ataskaitoje išsamiai išdėstytos prielaidos, argumentai ir analizė, kuriais grindžiami siūlomi tiksliniai rodikliai ir susijusios pradinės vertės, įspėjamosios ribos ir lyginamosios grupės. Ataskaitoje taip pat pateikiami 3 konstatuojamojoje dalyje nurodytų konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais rezultatai. VRAĮ savo ataskaitoje rėmėsi naujausiomis ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio eismo prielaidomis, kurias pateikė Eurokontrolės statistikos ir prognozių tarnyba (STATFOR);

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) 2023 m. lapkričio 10 d. Komisijos sprendimas (ES) 2023/2481, kuriuo nustatomi ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio (2025–2029 m.) Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo tikslinių veiklos rodiklių orientaciniai intervalai (OL L, 2023/2481, 2023 11 14, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) nustatant šiame sprendime nurodytus ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tikslinius veiklos rodiklius remtasi VRAĮ, tinklo valdytojo, EASA ir nacionalinių priežiūros institucijų pateiktais duomenimis, be to, atsižvelgta į konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais rezultatus;

(6) šis sprendimas apima geografinę veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos taikymo sritį, t. y. valstybes nares, Norvegiją ir Šveicariją. Ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai ir susijusios pradinės vertės nustatyti remiantis 2024 m. vasario mėn. paskelbta STATFOR bazine eismo prognoze, išreikšta skrydžiais pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (SPT) ir paslaugų vienetais. Sąjungos mastu tokį prognozuojamą maršrutinį eismą 2024 m. sudarys iš viso 9 552 000 SPT skrydžių ir 128 933 200 paslaugų vienetų, 2025 m. – 9 787 000 SPT skrydžių ir 133 040 200 paslaugų vienetų, 2026 m. – 10 004 000 SPT skrydžių ir 136 927 200 paslaugų vienetų, 2027 m. – 10 209 000 SPT skrydžių ir 140 566 200 paslaugų vienetų, 2028 m. – 10 430 000 SPT skrydžių ir 144 385 200 paslaugų vienetų, o 2029 m. – 10 594 000 SPT skrydžių ir 147 464 200 paslaugų vienetų;

(7) Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, išreikšti saugos valdymo veiksmingumo lygiu, kurį turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai (ONPT), sertifikuoti teikti oro eismo paslaugas, turėtų užtikrinti, kad saugos veiksmingumas viršytų būtiniausius reikalavimus, susijusius su ONPT saugos valdymo sistemomis. Tų tikslinių veiklos rodiklių dydis turėtų būti nustatytas atsižvelgiant į faktinius ir tikslinius veiklos rezultatus su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu ir į tolesnius patobulinimus, kurių reikia ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu, atsižvelgiant į naujausius reguliavimo ir veiklos pokyčius;

(8) be to, reikėtų atsižvelgti į su sauga susijusios pagrindinės veiklos srities ir kitų pagrindinių veiklos sričių, susijusių su veiklos rezultatų ir mokesčių sistema, tarpusavio priklausomybę, pripažįstant faktą, kad saugos valdymas – tai kontrolės mechanizmas, užtikrinantis, kad išorės ar vidaus veiksniai, darantys poveikį oro navigacijos paslaugų teikimo saugai, būtų tinkamai nustatyti ir į juos būtų atsižvelgta. Todėl ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas tolesniam pajėgumų stiprinimui saugos rizikos valdymo srityje, kurioje tikslinis veiklos rezultatų lygis turėtų būti aukštesnis nei kitose saugos valdymo srityse, kaip ir trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu;

(9) EASA, rengdamasi ketvirtajam ataskaitiniam laikotarpiui, atnaujino pagrindinio veiklos rezultatų vertinimo rodiklio, susijusio su saugos valdymo veiksmingumu, vertinimo metodiką. Pakoreguota metodika siekiama užtikrinti suderinamumą su atitinkama geriausia sektoriaus praktika, atsižvelgiant į reguliavimo ir techninius pokyčius. Todėl sąlygos, kurias turi atitikti ONPT, kad pasiektų tam tikrą tikslinę saugos valdymo veiksmingumo vertę, apibrėžiamą kaip įgyvendinimo lygis nuo A iki D, sugriežtintos, palyginti su trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu. Dėl šių pokyčių trečiojo ir ketvirtojo ataskaitinių laikotarpių su sauga susijusių tikslinių veiklos rodiklių verčių negalima tiesiogiai palyginti;

(10) ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinkos apsauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, išreikšti vidutiniu tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio efektyvumu, turėtų atspindėti Sąjungos žaliojo kurso darbotvarkę. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1119 ([4]) Sąjunga nustatė teisines pareigas ne vėliau kaip 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą ir ne vėliau kaip 2030 m. grynąjį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Šiuo tikslu visi ekonomikos sektoriai, įskaitant oro transporto sektorių, turėtų prisidėti prie reikalaujamo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo. Oro eismo valdymo (OEV) srityje tai reiškia, kad reikėtų veiksmingai spręsti skrydžių neefektyvumo, dėl kurio sunaudojama per daug degalų ir išmetama per daug šiltnamio efektą sukeliančių dujų, problemą. Tai taip pat turėtų apimti neefektyvumo dėl veiksnių, kurių ONPT negali kontroliuoti, pvz., oro sąlygų ir pavojingų zonų, kuriose eismas draudžiamas, mažinimą tinkamomis veiklos priemonėmis;

([4]) 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) nustatant ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto su aplinkos apsauga susijusių tikslinių veiklos rodiklių dydį, reikėtų atsižvelgti į ankstesnius rezultatus toje pagrindinėje veiklos srityje, numatomą naudą, kuri būtų gauta taikant Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/123 ([5]) I priede nurodytame Europos maršrutų tinklo gerinimo plane (ERNIP) nustatytas priemones, ir Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą pasekmes oro eismo srautams oro erdvėje;

(12) be to, reikėtų atsižvelgti į pagrindinių veiklos sričių, susijusių su aplinkos apsauga ir pajėgumais, tarpusavio priklausomybę. Remiantis VRAĮ analizės rezultatais matyti, kad su aplinkos apsauga ir pajėgumais susiję veiklos rezultatai yra glaudžiai tarpusavyje susiję. Todėl, siekiant tikslingai padidinti horizontaliųjį skrydžių efektyvumą ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu, taip pat reikia, kad ONPT veiksmingai šalintų bet kokį esamą pajėgumų trūkumą, kuris lemia ribotą oro erdvės prieinamumą naudotojams ir neoptimalias skrydžių trajektorijas tais atvejais, kai reikia išvengti tankiai apgyvendintų rajonų;

(13) atsižvelgiant į tai, kad veiklos priemonės, kurių turi imtis ONPT, įskaitant naudą, kurią duotų pagal ERNIP planuojamos priemonės, ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu bus įgyvendinamos laipsniškai, ir atsižvelgiant į tuo laikotarpiu prognozuojamą eismo augimą, kuris gali turėti įtakos veiklos sudėtingumui, aplinkosauginis veiksmingumas ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu turėtų būti didinamas laipsniškai, be kita ko, atsižvelgiant į Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą pasekmes oro eismo srautams tam tikrose valstybėse narėse;

(14) atsižvelgiant į pajėgumų ir aplinkos apsaugos pagrindinių veiklos sričių tarpusavio priklausomybę, kaip nurodyta 12 konstatuojamojoje dalyje, ir į tai, kad svarbu mažinti OEV poveikį aplinkai, taip prisidedant prie Sąjungos žaliojo kurso tikslų, ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto su pajėgumais susiję tiksliniai veiklos rodikliai, išreikšti vieno skrydžio vidutiniu maršrutiniu oro eismo srautų valdymo (OESV) užlaikymu, siejamu su oro navigacijos paslaugomis, turėtų būti nustatyti tokio dydžio, kad naudotojams būtų užtikrintas tinkamas paslaugų kokybės lygis;

(15) ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio su pajėgumais susijusiais Sąjungos masto tiksliniais rodikliais visų pirma turėtų būti skatinamas operatyvus ir veiksmingas ilgalaikio OEV pajėgumų trūkumo, su kuriuo susiduria kai kurie ONPT, problemos sprendimas. Tokios su pajėgumais susijusios problemos stebimos nuo antrojo ataskaitinio laikotarpio (2015–2019 m.), o po COVID-19 krizės jos atsinaujino, nes dėl tos krizės daugeliu atvejų gerokai sumažėjo arba buvo sustabdytas naujų skrydžių vadovų mokymas, net ir tose rajono skrydžių valdymo vadavietėse, kur skrydžių vadovų skaičius anksčiau buvo pernelyg mažas, kad būtų galima tinkamai patenkinti eismo paklausą. Todėl kai kuriuose Sąjungos rajonuose, visų pirma keliose rajono skrydžių valdymo vadavietėse pačiame Europos centre, OEV pajėgumų nepakako paklausai, susijusiai su atsinaujinusiu oro eismu po smarkaus eismo srautų sumažėjimo per COVID-19 pandemiją, patenkinti;

(16) be to, reikėtų atsižvelgti į eismo pokyčius dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą, dėl kurių, pasikeitus eismo srautams, labai padaugėjo skrydžių tam tikrose valstybėse narėse. Tokia padėtis kelia sunkumų atitinkamiems ONPT, kurie turės patenkinti poreikius, susijusius su dideliu ir augančiu eismo srautu taip pat ir ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu. Stebima eismo srautų koncentracija tam tikruose rajonuose dar labiau didėja dėl to, kad civilinei aviacijai buvo uždarytos tam tikros valstybių narių kontroliuojamos oro erdvės dalys, esančios netoli sienos su Ukraina;

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) galiausiai reikėtų atsižvelgti į ONPT pajėgumų didinimo priemones, kurios jau įtrauktos į Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/123 9 straipsnyje nurodytą Europos tinklo veiklos planą. Naujausiame paskelbtame tinklo veiklos plane, apimančiame 2023–2027 m. laikotarpį ([6]), numatyta didinti pajėgumus daugelyje rajono skrydžių valdymo vadaviečių, kurios iki šiol visada reikšmingai prisidėdavo prie maršrutinio OESV užlaikymo; taip pat bus diegiamos pažangiausios OEV sistemos ir pažangios skrydžių valdymo priemonės. Remiantis turimais analizės rezultatais, tos investicijos gerokai pagerins tų rajono skrydžių valdymo vadaviečių pajėgumų veiksmingumą ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu. Ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu taip pat tikimasi konkrečios operacinės naudos iš SESAR pirmojo bendro projekto OEV funkcijų, nustatytų Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2021/116 ([7]) ir planuojamų diegti ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu;

(18) remiantis 17 konstatuojamojoje dalyje nurodytu tinklo veiklos planu, vis dėlto tikimasi, kad kai kurios rajono skrydžių valdymo vadaviečių susidurs su sunkumais, kai teks patenkinti prognozuojamą eismo paklausą pirmaisiais ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio metais, visų pirma dėl vis dar nepakankamo skrydžių vadovų skaičiaus. Atitinkami ONPT turėtų imtis visų turimų priemonių, kad išspręstų nustatytus struktūrinių pajėgumų ir personalo klausimus ir kuo labiau sumažintų bet kokį susijusį neigiamą poveikį tinklo veikimui. Su pajėgumais susiję Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai grindžiami prielaida, kad iki trečiojo ataskaitinio laikotarpio pabaigos bus padaryta pažanga sprendžiant pajėgumų trūkumo problemą ir kad ONPT didelių papildomų pajėgumų turės nuo ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio pradžios;

(19) jei, kaip nurodyta 16 konstatuojamojoje dalyje, dėl karo Ukrainoje pasikeitus eismo srautams valstybė narė susiduria su dideliu papildomu eismo srautu, o veikla tampa gerokai sudėtingesnė, tai valstybei narei tampa sunkiau užtikrinti atitiktį su pajėgumais susijusiems Sąjungos masto tiksliniams veiklos rodikliams. Todėl tokia valstybė narė savo veiklos rezultatų plano projekte turėtų pateikti tinkamą informaciją apie karo Ukrainoje operacinį poveikį jos ONPT, kad Komisija į tas aplinkybes galėtų atsižvelgti vertindama siūlomų ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio vietos tikslinių veiklos rodiklių suderinamumą su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais pajėgumų srityje;

(20) kiekvienų ataskaitinio laikotarpio metų Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, išreikšti procentine dalimi, rodo maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų (NVI) metinį pokytį. Preliminarūs ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio išlaidų ir eismo duomenys, kuriuos valstybės narės pateikė 2023 m. birželio mėn., turėtų būti naudojami Sąjungos masto tiksliniams rodikliams nustatyti, o šiuo tikslu taip pat turėtų būti remiamasi VRAĮ ekspertų atlikta perspektyvine ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio išlaidų analize ir VRAĮ apskaičiuotu potencialiu ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio ekonominio efektyvumo padidėjimu, atsižvelgiant į maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo ekonominio neefektyvumo analizę;

(21) taip pat reikėtų atsižvelgti į šios ir kitų pagrindinių veiklos sričių tarpusavio priklausomybę. Ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto ekonominio efektyvumo tiksliniai veiklos rodikliai turėtų būti tokie, kad padėtų užtikrinti reikiamą operacinio veiksmingumo padidėjimą su aplinkos apsauga ir pajėgumais susijusiose pagrindinėse veiklos srityse. Todėl ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu, palyginti su trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu, Sąjungos lygmeniu būtina padidinti nustatytąsias išlaidas ir taip užtikrinti geresnę paslaugų kokybę, taip pat taikyti priemones, kurios padėtų sparčiau samdyti ir mokyti skrydžių vadovus, ir didinti investicijas į šiuolaikiškas technologijas;

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) 2021 m. vasario 1 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/116 dėl Pirmojo bendro projekto, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 550/2004 padedama įgyvendinti Europos oro eismo valdymo pagrindinį planą, sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 409/2013 ir panaikinamas Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) Nr. 716/2014 (OL L 36, 2021 2 2, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) siekiant ir toliau didinti išlaidų efektyvumą ir masto ekonomiją paslaugų teikimo srityje, ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu nustatytųjų išlaidų metinis didėjimo tempas turėtų išlikti mažesnis už prognozuojamą eismo augimo tempą. ONPT turėtų pasinaudoti sinergija, kurią suteikia tarpvalstybinis bendradarbiavimas, taip pat kiti struktūriniai paslaugų teikimo organizavimo ir paslaugų teikimo pokyčiai. Ketvirtąjį ir trečiąjį ataskaitinius laikotarpius apimančiu laikotarpiu ilgalaikis Sąjungos masto NVI pokytis, susijęs su maršruto oro navigacijos paslaugomis, turėtų siekti – 1,0 proc. per metus;

(23) dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą kai kurios valstybės narės prarado didelę dalį joms tradiciškai tekusių oro eismo srautų. Ta eismo mažėjimo tendencija tęsiasi ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu ir daro didelį poveikį atitinkamų valstybių narių ONPT ekonominiam efektyvumui. Dar trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu Komisija savo sprendimuose (ES) 2022/2423 ([8]) ir (ES) 2022/2426 ([9]) nustatė metodą, kurį pritaikiusi galėtų atsižvelgti į šias išskirtines aplinkybes pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnio 3 dalies c punktą vertindama, kaip vietos ekonominio efektyvumo tiksliniai veiklos rodikliai dera su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais;

(24) numatomas ekonominio efektyvumo padidėjimas ketvirtuoju ataskaitiniu laikotarpiu turėtų būti apskaičiuojamas remiantis Sąjungos masto NVI pradine verte, gaunama Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinę vertę padalijus iš 2024 m. STATFOR bazinėje eismo prognozėje nurodytos vertės, išreikštos paslaugų vienetais. Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinė vertė turėtų būti apskaičiuojama naudojant naujausius turimus duomenis apie faktines oro navigacijos paslaugų teikimo trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu išlaidas, pakoreguotas remiantis preliminariais 2024 m. išlaidų duomenimis, gautais iš valstybių narių 2023 m. birželio mėn., ir 2024 m. išlaidų dydžio įverčiais, gautais iš VRAĮ atliktos analizės. Reikėtų atsižvelgti į prognozuojamus eismo pokyčius per likusią trečiojo ataskaitinio laikotarpio dalį ir jų ryšį su išlaidomis;

(25) siekiant nustatyti įspėjamąsias ribas, kurias viršijus valstybės narės gali prašyti persvarstyti veiklos rezultatų planuose nustatytus tikslinius veiklos rodiklius, reikėtų atsižvelgti į Eurokontrolės tarnybos STATFOR prognoze grindžiamus eismo prognozių, išreikštų maršruto paslaugų vienetais ir SPT skrydžiais, intervalus nuo lėto iki spartaus eismo augimo. Dėl ilgo prognozės laikotarpio (iki 2029 m. pabaigos) esama tam tikro neapibrėžtumo, visų pirma susijusio su geopolitine rizika, ekonomikos augimu ir eismo srautų pokyčiais (kokie stebėti trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu) ir ekonominių ryšių su besiformuojančios rinkos šalimis plėtojimu. Įspėjamosios ribos turėtų būti pritaikytos nuosaikiam eismo lygio svyravimui nenutolstant nuo 2024 m. vasario mėn. paskelbtoje STATFOR bazinėje eismo prognozėje nurodyto lygio, o kartu turėtų būti suteikta galimybė valstybėms narėms prašyti persvarstyti jų veiklos rezultatų planus tuo atveju, jei faktinio eismo pokytis labiau atitiktų STATFOR aukšto eismo lygio prognozę arba STATFOR žemo eismo lygio prognozę;

(26) be Sąjungos masto tikslinių veiklos rodiklių, turėtų būti nustatytos ONPT, kurių veiklos ir ekonominė aplinka yra panaši, lyginamosios grupės, kad būtų galima vertinti tikslinius veiklos rodiklius su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje. Siekiant nustatyti šias grupes, reikėtų atsižvelgti į oro erdvės sudėtingumą, eismo lygį ir kintamumą, pragyvenimo išlaidas ir infliacijos lygį;

(27) Bendro dangaus komitetas pateikė neigiamą nuomonę. Buvo nuspręsta, kad reikia įgyvendinimo akto, taigi pirmininkas pateikė jo projektą toliau svarstyti apeliaciniame komitete. Apeliacinis komitetas nuomonės nepateikė,

([8]) 2022 m. gruodžio 5 d. Komisijos sprendimas (ES) 2022/2423 dėl persvarstytame Švedijos veiklos rezultatų plano projekte, pateiktame pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nurodytų tikslinių veiklos rodiklių derėjimo su Sąjungos masto trečiojo ataskaitinio laikotarpio tiksliniais veiklos rodikliais (OL L 318, 2022 12 12, p. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) 2022 m. gruodžio 5 d. Komisijos sprendimas (ES) 2022/2426 dėl persvarstytame Latvijos veiklos rezultatų plano projekte, pateiktame pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nurodytų tikslinių veiklos rodiklių derėjimo su Sąjungos masto trečiojo ataskaitinio laikotarpio tiksliniais veiklos rodikliais (OL L 318, 2022 12 12, p. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Taikymo sritis

Šiuo sprendimu nustatomi ketvirtojo ataskaitinio laikotarpio, apimančio penkerius kalendorinius metus nuo 2025 iki 2029 m., Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo tiksliniai veiklos rodikliai.

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 2029 m. pabaigos turi pasiekti oro navigacijos paslaugų teikėjai, sertifikuoti teikti paslaugas, saugos valdymo veiksmingumo lygiai (išreikšti įgyvendinimo lygiu) – nuo Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūros (EASA) A iki D lygio:

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 aplinkos apsauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 2.1 punkte nurodyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su aplinkos apsauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, išreiškiami kaip vidutinis tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumas ir matuojami kaip lyginant su ortodrominiu atstumu nuskristas vidutinis papildomas atstumas, neviršija šių procentinių verčių: 2025 m. – 2,80 proc., 2026 m. – 2,75 proc., 2027 m. – 2,71 proc., 2028 m. – 2,68 proc. ir 2029 m. – 2,66 proc.

4 straipsnis

Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su pajėgumais susijusioje pagrindinėje veiklos srityje

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 I priedo 1 skirsnio 3.1 punkte nurodyti Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su pajėgumais susijusioje pagrindinėje veiklos srityje yra lygūs vidutiniam vieno skrydžio vidutiniam maršrutiniam oro eismo srautų valdymo (OESV) užlaikymui, siejamam su oro navigacijos paslaugomis: 2025 m. – ne daugiau kaip 0,9 minutės, 2026 m. – ne daugiau kaip 0,7 minutės, 2027 m. – ne daugiau kaip 0,6 minutės, 2028 m. – ne daugiau kaip 0,5 minutės ir 2029 m. – ne daugiau kaip 0,5 minutės.

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 maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo vidutinių Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų metiniam pokyčiui: 2025 m. – – 1,2 proc., 2026 m. – – 1,2 proc., 2027 m. – – 1,2 proc., 2028 m. – – 1,2 proc. ir 2029m. – – 1,2 proc. Metinis pokytis apskaičiuojamas remiantis 3 dalyje nurodyta nustatytųjų vieneto išlaidų pradine verte.

2. Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinė vertė yra 7 100 000 000 EUR realiąja verte 2022 m. kainomis (EUR2022).

3. Sąjungos masto nustatytųjų išlaidų pradinė vertė yra 55,07 EUR EUR2022 verte.

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 persvarstytas (-i) vienas ar keli veiklos rezultatų planuose pateiktas (-i) tikslinis (-iai) veiklos rodiklis (-iai), jei:

a) Eurokontrolės užregistruota reali eismo padėtis, išreikšta pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles (SPT) vykdomais skrydžiais, nuo veiklos rezultatų plane, priimtame pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 16 straipsnį, nurodytos eismo prognozės konkrečiais kalendoriniais metais nukrypsta bent 10 proc. arba

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 proc.

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 Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/123 9 straipsnio 4 dalies a punktą ir 9 straipsnio 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 minutės 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 minutės maršrutinio OESV užlaikymo, arba

b) 0,04 minutės maršrutinio OESV užlaikymo, padidinto 5 proc. 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 minutės maršrutinio OESV užlaikymo.

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

b) B grupė: Airijos, Kipro, Maltos ir Portugalijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

c) C grupė: Bulgarijos, Graikijos, Kroatijos, Rumunijos, Slovakijos, Slovėnijos ir Vengrijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

d) D grupė: Čekijos, Estijos, Latvijos, Lenkijos ir Lietuvos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

e) E grupė: Austrijos, Belgijos, Liuksemburgo, Nyderlandų ir Šveicarijos oro navigacijos paslaugų teikėjai;

f) F grupė: Danijos, Norvegijos, Suomijos ir Švedijos oro navigacijos paslaugų teikėjai.

8 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Priimta Briuselyje 2024 m. birželio 12 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN