Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2024/1688

17.6.2024.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2024/1688

(2024. gada 12. jūnijs),

ar ko nosaka gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus ceturtajam pārskata periodam no 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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) Detalizētas prasības, kas attiecas uz to, kā Komisija pieņem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajās darbības jomās "drošība", "vide", "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte", ir noteiktas Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 ([2]) 9. panta 3. un 4. punktā.

(2) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 9. panta 3. punkta pirmo daļu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi ceturtajam pārskata periodam ("PP4"), kas aptver 2025.–2029. kalendāro gadu (ieskaitot), ir jāpieņem pirms 2024. gada 1. jūnija, tādējādi dodot dalībvalstīm laiku sagatavot darbības uzlabošanas plānus, kuri līdz 2024. gada 1. oktobrim jāiesniedz Komisijai novērtēšanai.

(3) Sagatavojot PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus, Komisija publicēja Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu indikatīvās robežvērtības, lai tās apspriestu ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 10. panta 3. punktā minētajām ieinteresētajām personām, citām attiecīgajām personām un organizācijām un – drošības aspektos – ar Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru (*EASA*). Minētās Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu indikatīvās robežvērtības tika oficiāli noteiktas Komisijas Lēmumā (ES) 2023/2481 ([3]), pamatojoties uz ieteikumiem, kas saņemti no darbības izvērtēšanas iestādes ("DII"), kuru Komisija izraudzījusies saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 2. punktu. Apspriešanās par Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu robežvērtībām, kuru Komisija veica ar DII atbalstu, ietvēra ieinteresēto personu sanāksmi, kas notika 2023. gada 8. novembrī, un tiešsaistes aptauju, kas bija pieejama no 2023. gada 4. oktobra līdz 2023. gada 1. decembrim.

(4) 2024. gada martā DII iesniedza Komisijai galīgo ziņojumu par ierosinātajiem PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Minētajā ziņojumā detalizēti izklāstīti pieņēmumi, pamatojums un analīze, kas ir ierosināto mērķrādītāju un saistīto bāzes līnijas vērtību, brīdinājuma robežvērtību un salīdzinājuma grupu pamatā. Ziņojumā arī īsi aprakstīti rezultāti, ko devusi 3. apsvērumā minētā apspriešanās ar ieinteresētajām personām. DII ziņojumā izmantoja Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (*STATFOR*) jaunākos pieņēmumus par satiksmi PP4 laikā.

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Komisijas Lēmums (ES) 2023/2481 (2023. gada 10. novembris), ar ko nosaka gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu indikatīvās robežvērtības ceturtajam pārskata periodam (2025.–2029. gads) (OV L, 2023/2481, 14.11.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Šajā lēmumā noteiktajos PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķos izmantota DII, tīkla pārvaldnieka, *EASA* un valstu uzraudzības iestāžu sniegtā informācija un ņemti vērā apspriešanā ar ieinteresētajām personām paustie viedokļi.

(6) Šā lēmuma tvērums attiecas uz darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ģeogrāfisko piemērošanas jomu, proti, dalībvalstīm, Norvēģiju un Šveici. PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi un saistītās bāzes līnijas vērtības ir noteiktas, pamatojoties uz 2024. gada februārī publicēto *STATFOR* satiksmes bāzes prognozi, kas izteikta instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) kustībās un pakalpojuma vienībās. Savienības mērogā minētā maršruta satiksmes prognoze atbilst kopā 9 552 000 *IFR* kustībām un 128 933 200 pakalpojuma vienībām 2024. gadā, 9 787 000 *IFR* kustībām un 133 040 200 pakalpojuma vienībām 2025. gadā, 10 004 000 *IFR* kustībām un 136 927 200 pakalpojuma vienībām 2026. gadā, 10 209 000 *IFR* kustībām un 140 566 200 pakalpojuma vienībām 2027. gadā, 10 430 000 *IFR* kustībām un 144 385 200 pakalpojuma vienībām 2028. gadā un 10 594 000 *IFR* kustībām un 147 464 200 pakalpojuma vienībām 2029. gadā.

(7) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā ("GDJ") "drošība", kurus mēra kā drošības pārvaldības efektivitātes līmeni, kas jāsasniedz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ("ANPS"), kuri sertificēti sniegt gaisa satiksmes pakalpojumus, būtu jāveicina tādu drošības rādītāji sasniegšana, kas pārsniedz minimālo atbilstību prasībām, kuras attiecas uz ANPS drošības pārvaldības sistēmām. Minēto darbības uzlabošanas mērķu līmenis būtu jānosaka, ņemot vērā faktisko un par mērķi izvirzīto darbības uzlabošanu GDJ "drošība" trešajā pārskata periodā ("PP3") un turpmākos uzlabojumus, kas jāpanāk PP4 laikā, ņemot vērā jaunākās regulatīvās un darbības norises.

(8) Turklāt būtu jāņem vērā GDJ "drošība" un citu darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas GDJ savstarpējā atkarība, atzīstot, ka drošības pārvaldība darbojas kā kontroles mehānisms, kas nodrošina, ka tiek pienācīgi identificēti un novērsti eksogēnie vai endogēnie faktori, kuri ietekmē aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas drošību. Tāpēc īpaša uzmanība būtu jāpievērš turpmākai spēju uzlabošanai drošības riska pārvaldības jomā, kurā būtu jānosaka vērienīgāks darbības uzlabošanas līmeņa mērķis nekā citās drošības pārvaldības jomās, līdzīgi, kā tas tika darīts PP3 laikā.

(9) *EASA*, gatavojoties PP4, ir atjauninājusi metodiku, kas ir galvenā darbības rādītāja "drošības pārvaldības efektivitāte" mērīšanas pamatā. Koriģētās metodikas mērķis ir nodrošināt saskaņotību ar attiecīgo nozares paraugpraksi, ņemot vērā regulējuma un tehnikas attīstību. Tādējādi nosacījumi, kas ANPS jāizpilda, lai sasniegtu noteiktu drošības pārvaldības efektivitātes mērķvērtību, kas definēta kā "īstenošanas līmeņi" diapazonā no A līdz D, ir kļuvuši stingrāki salīdzinājumā ar PP3. Minēto izmaiņu rezultātā PP3 un PP4 darbības uzlabošanas mērķvērtības drošības jomā nav tieši salīdzināmas.

(10) PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem GDJ "vide", kurus mēra kā faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti, būtu jāatspoguļo Savienības zaļā kursa programma. Savienība Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119 ([4]) ir noteikusi juridiskas saistības, kuru mērķis ir panākt klimatneitralitāti vēlākais līdz 2050. gadam un līdz 2030. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu neto emisiju samazinājumu vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu. Tālab visām ekonomikas nozarēm, tostarp gaisa transportam, būtu jādod ieguldījums vajadzīgajā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā. Gaisa satiksmes pārvaldībā (*ATM*) tas nozīmē, ka būtu rezultatīvi jānovērš lidojumu neefektivitāte, kas izraisa pārmērīgu degvielas patēriņu un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Tam būtu jāietver arī atbilstoši darbības pasākumi, kuru mērķis ir mazināt neefektivitāti, ko rada tādi faktori, kurus ANPS nevar ietekmēt, piemēram, laikapstākļi un satiksmei slēgtas bīstamas zonas.

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Nosakot PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu līmeni vides jomā, būtu jāņem vērā minētajā GDJ panāktais vēsturiskais sniegums, aplēstie ieguvumi no pasākumiem, kas noteikti Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 ([5]) I pielikumā minētajā Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (*ERNIP*), un Krievijas agresijas kara pret Ukrainu ietekme uz gaisa satiksmes plūsmām gaisa telpā

(12) Turklāt būtu jāņem vērā GDJ "vide" un "veiktspēja" savstarpējā atkarība. DII veiktā analīze liecina, ka vides un veiktspējas rādītāji ir savstarpēji cieši saistīti. Tāpēc PP4 par mērķi izvirzīto horizontālā lidojuma efektivitātes uzlabojumu īstenošanas nolūkā ANPS efektīvi jānovērš jebkāda esoša veiktspējas nepietiekamība, kas ierobežo gaisa telpas pieejamību izmantotājiem un pārslogoto zonu apiešanai liek izmantot neoptimālas lidojumu trajektorijas.

(13) Pieņemot, ka darbības pasākumi, kas jāveic ANPS, arī ieguvumi, kas izriet no saskaņā ar *ERNIP* plānotajiem pasākumiem, PP4 laikā materializēsies pakāpeniski, un ņemot vērā prognozēto satiksmes pieaugumu PP4 laikā, kas var ietekmēt darbību sarežģītību, būtu jāizvirza mērķis PP4 laikā vidisko sniegumu uzlabot, izmantojot pakāpenisku pieeju un ņemot vērā arī to, kā Krievijas agresijas karš pret Ukrainu ietekmē gaisa satiksmes plūsmas dažās dalībvalstīs.

(14) Ņemot vērā 12. apsvērumā ieskicēto GDJ "veiktspēja" un "vide" savstarpējo atkarību un to, cik svarīgi ir samazināt *ATM* vidisko ietekmi, lai atbalstītu Savienības zaļā kursa mērķu sasniegšanu, PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi veiktspējas jomā, kurus mēra kā maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (*ATFM*) vidējo kavēšanos katrā lidojumā, kas attiecināma uz aeronavigācijas pakalpojumiem, būtu jānosaka līmenī, kas lietotājiem nodrošina pienācīgu pakalpojumu kvalitāti.

(15) PP4 Savienības mēroga veiktspējas mērķiem jo īpaši būtu jāsekmē ātrs un rezultatīvs risinājums ilgstošajām *ATM* veiktspējas nepietiekamības problēmām, ar ko saskaras daži ANPS. Šādas veiktspējas problēmas vērojamas kopš otrā pārskata perioda ("PP2", 2015.–2019. gads), un tās ir atjaunojušās pēc Covid-19 krīzes, kuras dēļ daudzos gadījumos bija ievērojami samazinājusies vai apturēta jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācība pat to lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru (*ACC*) vajadzībām, kuros gaisa satiksmes vadības dispečeru (*ATCO*) skaits vēsturiski bijis pārāk zems, neļaujot pienācīgi apmierināt satiksmes pieprasījumu. Tāpēc dažos Savienības lidojumu rajonos, jo īpaši nedaudzos *ACC*, kuri darbojas Eiropas pamatrajonā, nepietiek *ATM* veiktspējas, lai pielāgotos gaisa satiksmes atlabšanai pēc satiksmes krasās lejupslīdes Covid-19 pandēmijas laikā.

(16) Turklāt būtu jāņem vērā satiksmes izmaiņas, ko izraisījis Krievijas agresijas karš pret Ukrainu, kā rezultātā dažās dalībvalstīs satiksmes plūsmu pārvirzes dēļ ir ievērojami palielinājies lidojumu skaits. Šī situācija ir izaicinājums attiecīgajiem ANPS, kuriem arī PP4 laikā būs jāuzņem liels un pieaugošs satiksmes apjoms. Novēroto satiksmes plūsmu koncentrāciju dažos rajonos vēl vairāk saasina tas, ka civilajai gaisa satiksmei ir slēgtas atsevišķas dalībvalstu kontrolētās gaisa telpas daļas Ukrainas robežas tuvumā.

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

(17) Visbeidzot, būtu jāņem vērā ANPS veiktspējas uzlabošanas pasākumi, kas jau ir iekļauti Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 9. pantā minētajā Eiropas tīkla darbības plānā ("TDP"). Jaunākais pieejamais TDP izdevums, kas aptver laikposmu no 2023. līdz 2027. gadam ([6]), ietver veiktspējas uzlabojumus, ko veic lielākā daļa to *ACC*, kuri vēsturiski pieļāvuši nozīmīgu maršruta *ATFM* kavēšanos, uzlabojumu nolūkā arī ieviešot modernas *ATM* sistēmas un progresīvus *ATC* rīkus. Pieejamā analīze liecina, ka šīs investīcijas ievērojami uzlabos minēto *ACC* veiktspējas rādītājus PP4 laikā. Konkrēti darbības ieguvumi PP4 laikā gaidāmi arī no *SESAR* pirmā kopprojekta *ATM* funkciju daļas, kas noteikta Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2021/116 ([7]) un tiks ieviesta PP4 termiņā.

(18) Kā teikts 17. apsvērumā minētajā TDP, gaidāms, ka vairāki *ACC* PP4 pirmajos gados tomēr saskarsies ar problēmām prognozētā satiksmes pieprasījuma apmierināšanā, jo īpaši tāpēc, ka *ATCO* darbinieku skaits joprojām nebūs pietiekams. Attiecīgajiem ANPS būtu jāveic visi tiem pieejamie pasākumi, kas ļauj risināt vērojamās strukturālās veiktspējas un personāla komplektēšanas problēmas un līdz minimumam samazināt jebkādu ar tām saistītu negatīvu ietekmi uz tīkla darbību. Savienības mēroga veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu pamatā ir pieņēmums, ka līdz PP3 beigām ir gūti panākumi veiktspējas nepietiekamības novēršanā un ka PP4 laikā ANPS ievērojamu papildu veiktspēju dara pieejamu priekšlaikus.

(19) Ja dalībvalsts saskaras ar ievērojamu papildu satiksmes apjomu un nozīmīgu darbību sarežģītības pieaugumu, ko rada satiksmes plūsmu izmaiņas, kuras izraisījis 16. apsvērumā minētais karš Ukrainā, šī situācija apgrūtina Savienības mēroga veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanu attiecīgajā dalībvalstī. Tāpēc attiecīgajai dalībvalstij sava darbības uzlabošanas plāna projektā būtu jāsniedz pienācīga informācija par Ukrainā notiekošā kara ietekmi uz tās ANPS darbību, lai Komisija varētu minētos apstākļus ņemt vērā, kad novērtē ierosināto PP4 vietējo darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem veiktspējas jomā.

(20) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi GDJ "izmaksu efektivitāte" katram pārskata perioda gadam, izteikti procentos, atspoguļo maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu (*DUC*) ikgadējās izmaiņas. Provizoriskie PP4 izmaksu un satiksmes dati, ko dalībvalstis iesniedza 2023. gada jūnijā, Savienības mēroga mērķrādītāja noteikšanā būtu jāizmanto kā vieni no ievaddatiem kopā ar DII ekspertu uz nākotni vērsto analīzi par PP4 izmaksām un potenciālajiem izmaksu efektivitātes uzlabojumiem, ko DII aplēsusi par PP4, pamatojoties uz analīzi par pašreizējo izmaksu neefektivitāti maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā.

(21) Būtu jāņem vērā arī savstarpējā atkarība ar citām GDJ. PP4 Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi izmaksu efektivitātes jomā būtu jānosaka tādā līmenī, kas veicina nepieciešamos darbības uzlabojumus GDJ "vide" un "veiktspēja". Šajā nolūkā PP4 laikā jāpalielina aprēķinātās izmaksas Savienības līmenī salīdzinājumā ar PP3, lai varētu uzlabot pakalpojumu kvalitāti, ietverot arī pasākumus, kuru mērķis ir paātrināt *ATCO* pieņemšanu darbā un apmācību un palielināt investīcijas modernā tehnoloģijā.

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

([7]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/116 (2021. gada 1. februāris) par pirmā kopprojekta izveidi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 paredzētā Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanas atbalstam, ar ko groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 409/2013 un atceļ Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 716/2014 (OV L 36, 2.2.2021., 10. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Lai veicinātu turpmākus izmaksu efektivitātes uzlabojumus un apjomradītus ietaupījumus pakalpojumu sniegšanā, gada aprēķināto izmaksu pieauguma tempam PP4 laikā būtu jāatpaliek no prognozētā satiksmes pieauguma tempa. ANPS būtu jāizmanto pārrobežu sadarbības piedāvātā sinerģija, kā arī citas strukturālas izmaiņas pakalpojumu organizācijā un sniegšanā. Laikposmā, kas aptver gan PP4, gan PP3, maršruta aeronavigācijas pakalpojumu Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendencei vajadzētu būt -1,0 % gadā.

(23) Dažas dalībvalstis Krievijas agresijas kara pret Ukrainu rezultātā ir zaudējušas ievērojamu daļu no gaisa satiksmes plūsmām, ko tās parasti apkalpoja. Šis satiksmes samazinājums PP4 laikā turpina būtiski ietekmēt attiecīgo dalībvalstu ANPS izmaksu efektivitāti. Komisija jau PP3 laikā Lēmumos (ES) 2022/2423 ([8]) un (ES) 2022/2426 ([9]) noteica metodi, kā šos ārkārtējos apstākļus ņemt vērā, novērtējot vietējo izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 3. punkta c) apakšpunktu.

(24) PP4 gaidāmie izmaksu efektivitātes uzlabojumi būtu jāaprēķina, izejot no Savienības mēroga *DUC* bāzes līnijas vērtības, ko iegūst, Savienības mēroga aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtību dalot ar pakalpojuma vienībās izteiktu *STATFOR* satiksmes bāzes prognozi 2024. gadam. Savienības mēroga aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtība būtu jāaplēš, izmantojot jaunākos pieejamos datus par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas faktiskajām izmaksām PP3 laikā, kas koriģēti, pamatojoties uz provizoriskajiem datiem par izmaksām 2024. gadā, kuri saņemti no dalībvalstīm 2023. gada jūnijā, un aplēsēm par izmaksu līmeni 2024. gadā, kuras izriet no DII veiktās analīzes. Būtu jāņem vērā prognozētās satiksmes izmaiņas atlikušajā PP3 daļā un to saistība ar izmaksām.

(25) Nosakot brīdinājuma robežvērtības, pēc kuru pārsniegšanas dalībvalstis drīkst pieprasīt darbības uzlabošanas plānos ietverto darbības uzlabošanas mērķu pārskatīšanu, būtu jāņem vērā prognozētā satiksmes apjoma diapazoni maršruta pakalpojuma vienību un *IFR* kustību izteiksmē no maza līdz lielam pieaugumam, pamatojoties uz Eirokontroles *STATFOR* prognozi. Ilgajam prognozes periodam (līdz 2029. gada beigām) piemīt zināma nenoteiktība, kura jo sevišķi saistīta ar ģeopolitiskajiem riskiem, ekonomikas izaugsmi un satiksmes plūsmu mainīgumu, kā pieredzēts PP3 laikā, kā arī ekonomisko saišu veidošanu ar jaunietekmes tirgiem. Brīdinājuma robežvērtībām būtu jāļauj ņemt vērā mērenu satiksmes apjoma mainīgumu salīdzinājumā ar 2024. gada februārī publicēto *STATFOR* satiksmes bāzes prognozi, vienlaikus dodot dalībvalstīm iespēju pieprasīt savu darbības uzlabošanas plānu pārskatīšanu, ja faktiskais satiksmes apjoms mainītos saskaņā ar *STATFOR* augsto prognozi vai *STATFOR* zemo prognozi.

(26) Lai novērtētu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", papildus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jāizveido līdzīgā darbības un ekonomikas vidē strādājošu ANPS salīdzinājuma grupas. Grupu izveidē būtu jāņem vērā gaisa telpas komplicētība, satiksmes apjoma līmeņi un mainīgums, dzīves dārdzība un inflācijas līmenis.

(27) Vienotās gaisa telpas komiteja sniedza negatīvu atzinumu. Tika uzskatīts, ka nepieciešams īstenošanas akts, un tālākai apspriešanai priekšsēdētājs pārsūdzības komitejai iesniedza īstenošanas akta projektu. Pārsūdzības komiteja atzinumu nesniedza,

([8]) Komisijas Lēmums (ES) 2022/2423 (2022. gada 5. decembris) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Zviedrija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (OV L 318, 12.12.2022., 116. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Komisijas Lēmums (ES) 2022/2426 (2022. gada 5. decembris) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Latvija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (OV L 318, 12.12.2022., 147. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības joma

Šis lēmums nosaka gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus ceturtajam pārskata periodam, kas aptver piecus kalendāros gadus no 2025. gada līdz 2029. gadam.

2. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "drošība"

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "drošība", kas minēti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 1.1. punktā, līdz 2029. gada beigām aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri ir sertificēti sniegt pakalpojumus, nosaka šādā drošības pārvaldības efektivitātes līmenī, kas izteikts kā īstenošanas līmenis Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras (*EASA*) noteiktajā diapazonā no A līdz D līmenim:

a) vismaz C līmenī drošības pārvaldības mērķiem "drošības kultūra", "drošības politika un mērķi", "drošības garantija" un "drošības veicināšana";

b) vismaz D līmenī drošības pārvaldības mērķim "drošības riska pārvaldība".

3. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "vide"

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "vide", kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 2.1. punktā, izsaka kā faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti un mēra kā vidējo papildus nolidoto attālumu salīdzinājumā ar lielā loka attālumu, un tas nedrīkst pārsniegt šādu procentuālo daļu: 2,80 % 2025. gadā, 2,75 % 2026. gadā, 2,71 % 2027. gadā, 2,68 % 2028. gadā un 2,66 % 2029. gadā.

4. pants

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "veiktspēja"

Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kas noteikti saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 3.1. punktu, ir maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (*ATFM*) vidējā kavēšanās, kas attiecināma uz aeronavigācijas pakalpojumiem un nepārsniedz 0,9 minūtes katrā lidojumā 2025. gadā, 0,7 minūtes katrā lidojumā 2026. gadā, 0,6 minūtes katrā lidojumā 2027. gadā, 0,5 minūtes katrā lidojumā 2028. gadā un 0,5 minūtes katrā lidojumā 2029. gadā.

5. pants

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

1. Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 I pielikuma 1. iedaļas 4.1. punktā, ir maršruta aeronavigācijas pakalpojumu vidējo Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ikgadējās izmaiņas, kuras ir -1,2 % 2025. gadā, -1,2 % 2026. gadā, -1,2 % 2027. gadā, -1,2 % 2028. gadā un -1,2 % 2029. gadā. Ikgadējās izmaiņas aprēķina, izejot no 3. punktā noteiktās aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtības.

2. Savienības mēroga aprēķināto izmaksu bāzes līnijas vērtība ir 7 100 000 000 EUR, izsakot reālā izteiksmē 2022. gada cenās ("EUR2022").

3. Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtība ir 55,07 EUR, izsakot EUR2022.

6. pants

Brīdinājuma robežvērtības

1. Dalībvalstis var pieprasīt, lai saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 18. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu tiktu pārskatīti viens vai vairāki darbības uzlabošanas plānos 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 % instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) kustību; vai

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 % pakalpojuma vienību.

2. Dalībvalstis var pieprasīt, lai saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 18. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktu tiktu pārskatīti viens vai vairāki darbības uzlabošanas plānos ietvertie darbības uzlabošanas mērķi, ja atsauces vērtību atšķirības, kas rodas, sezonāli atjauninot tīkla darbības plānu ("TDP") saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 9. panta 4. punkta a) apakšpunktu un 9. panta 8. punktu, salīdzinājumā ar atsauces vērtībām TDP jaunākajā redakcijā, kura pieejama darbības uzlabošanas plāna sagatavošanas laikā, ir vismaz:

a) maršruta *ATFM* kavēšanās 0,05 minūtes, ja atsauces vērtība TDP 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 atsauces vērtības TDP jaunākajā redakcijā, kura pieejama darbības uzlabošanas plāna sagatavošanas laikā, ja atsauces vērtība ir maršruta *ATFM* kavēšanās 0,2 minūtes vai lielāka.

7. pants

Salīdzinājuma grupas

Līdzīgā darbības un ekonomikas vidē strādājošu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju salīdzinājuma grupas, kas noteiktas, lai novērtētu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", ir šādas:

a) A grupa: Francijas, Itālijas, Spānijas un Vācijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;

b) B grupa: Īrijas, Kipras, Maltas un Portugāles aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;

c) C grupa: Bulgārijas, Grieķijas, Horvātijas, Rumānijas, Slovākijas, Slovēnijas un Ungārijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;

d) D grupa: Čehijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Polijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;

e) E grupa: Austrijas, Beļģijas, Luksemburgas, Nīderlandes un Šveices aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji;

f) F grupa: Dānijas, Norvēģijas, Somijas un Zviedrijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji.

8. pants

Stāšanās spēkā

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

Briselē, 2024. gada 12. jūnijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN