

LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2022/728

(2022. gada 13. aprīlis)

par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti valsts un funkcionālo gaisa telpas bloku darbības uzlabošanas plānu projektos, kurus iesniegušas Beļģija, Vācija, Grieķija, Francija, Kipra, Latvija, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Rumānija un Zviedrija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam un ieteikumu noteikšanu šo mērķu pārskatīšanai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2283)

(Autentisks ir tikai teksts angļu, franču, grieķu, latviešu, maltiešu, nīderlandiešu, rumāņu, vācu un zviedru valodā)

(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 c) apakšpunkta otro daļu,

pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

Vispārīgais konteksts

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 ⁽²⁾ 10. pantu dalībvalstīm valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku (FAB) līmenī ir jāizstrādā saistoši darbības uzlabošanas mērķi katram aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periodam. Minētajiem darbības uzlabošanas mērķiem jāatbilst Savienības mēroga mērķiem, kurus Komisija noteikusi attiecīgajam pārskata periodam. Komisijai ir pienākums, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plānu projektos, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (2) Covid-19 pandēmijas uzliesmojums kopš 2020. kalendāra gada pirmā ceturkšņa ir būtiski ietekmējis gaisa transporta nozari un dalībvalstu un trešo valstu veikto pandēmijas ierobežošanas pasākumu rezultātā ievērojami samazinājies gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.

⁽¹⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifkācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

- (3) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam ("RP3") sākotnēji tika noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903 ⁽³⁾. Šie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi un dalībvalstu pēcāk iesniegtie RP3 darbības uzlabošanas plānu projekti tika izstrādāti pirms Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma, tāpēc tajos nebija iespējams ņemt vērā to, ka pandēmijas rezultātā apstākļi gaisa transporta nozarē ir būtiski mainījušies.
- (4) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 ⁽⁴⁾ RP3 tika noteikti ārkārtas pasākumi, ar kuriem atkāpjas no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 noteikumiem. Komisija 2021. gada 2. jūnijā saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2020/1627 2. panta 1. punktu pieņēma Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2021/891 ⁽⁵⁾, nosakot pārskatītus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus RP3 galvenajās darbības jomās "drošība", "vide", "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte".
- (5) Visas dalībvalstis ir izstrādājušas un pieņēmušas darbības uzlabošanas plānu projektus, kuros ietverti pārskatīti vietējie darbības uzlabošanas mērķi RP3 un kuri līdz 2021. gada 1. oktobrim tika iesniegti Komisijas novērtējumam. Pēc šo darbības uzlabošanas plānu projektu pilnīguma verifikācijas Komisija pieprasīja dalībvalstīm līdz 2021. gada 17. novembrim iesniegt atjauninātus darbības uzlabošanas plānu projektus. Šajā lēmumā iekļautais Komisijas novērtējums pamatojas uz dalībvalstu iesniegtajiem atjauninātajiem darbības uzlabošanas plānu projektiem.
- (6) Darbības izvērtēšanas iestāde, kas palīdz Komisijai darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 2. punktu, ir Komisijai iesniegusi ziņojumu, kurā ir ietverti tās ieteikumi par RP3 darbības uzlabošanas plānu projektu novērtējumu.

Novērtēšanas kritēriji

- (7) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi valsts līmeņa mērķu un FAB līmeņa mērķu atbilstību, pamatojoties uz minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem un ņemot vērā vietējos apstākļus. Attiecībā uz katru galveno darbības jomu un saistītajiem darbības uzlabošanas mērķiem Komisija novērtējumu ir papildinājusi, pārskatot darbības uzlabošanas plānu projektus attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.
- (8) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju drošības pārvaldības efektivitāti, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.1. punktā noteikto kritēriju. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar drošības mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu attiecībā uz elementiem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā. Komisija konstatēja, ka visu dalībvalstu ierosinātie vietējie drošības darbības uzlabošanas mērķi atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un tāpēc šajā lēmumā nav izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (9) Saistībā ar galveno darbības jomu "vide" dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.2. punktā noteikto kritēriju. Ierosinātie mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsauces vērtībām, kas noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu attiecībā uz elementiem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

⁽³⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2019/903 (2019. gada 29. maijs), ar ko nosaka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam trešajam pārskata periodam, kurš sākas 2020. gada 1. janvārī un beidzas 2024. gada 31. decembrī (OV L 144, 3.6.2019., 49. lpp.).

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

⁽⁵⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2021/891 (2021. gada 2. jūnijs), ar ko nosaka pārskatītus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads) un atceļ Īstenošanas lēmumu (ES) 2019/903 (OV L 195, 3.6.2021., 3. lpp.).

- (10) Attiecībā uz 2020. kalendāra gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis RP3 galvenajā darbības jomā "vide", kas sākotnēji tika izklāstīts Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, netika pārskatīts ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2021/891, ņemot vērā, ka laikposms šā mērķa īstenošanai bija beidzies un ka tādējādi tā īstenošana bija kļuvusi galīga, neatstājot iespēju veikt atpakaļejošu korekciju. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija lietderīgi pārskatīt savus vietējos darbības uzlabošanas mērķus 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā "vide". Ņemot vērā šos apsvērumus, vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem tika novērtēta attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu. Komisija konstatēja, ka visu dalībvalstu ierosinātie vietējie vides darbības uzlabošanas mērķi atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un tāpēc šajā lēmumā nav izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (11) Saistībā ar galveno darbības jomu "veiktspēja" dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz vidējo maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības ("ATFM") kavēšanos katrā lidojumā tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteikto kritēriju. Ierosinātie mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kas noteiktas tīkla darbības plānā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, tostarp jo īpaši plānoto lielo investīciju pārskatu un stimulu shēmas vai shēmu pārskatu attiecībā uz elementiem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (12) Attiecībā uz 2020. kalendāra gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis RP3 galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kas sākotnēji tika izklāstīts Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, netika pārskatīts ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2021/891, ņemot vērā, ka laikposms šā mērķa īstenošanai bija beidzies un ka tādējādi tā īstenošana bija kļuvusi galīga, neatstājot iespēju veikt atpakaļejošu korekciju. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija lietderīgi pārskatīt savus vietējos darbības uzlabošanas mērķus 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā "veiktspēja". Ņemot vērā šos apsvērumus, vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem tika novērtēta attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (13) Turklāt saistībā ar maršruta veiktspējas mērķu projektu novērtējumu lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma saskaņā ar minētās regulas 1. panta 3. un 4. punktu, Komisija savu novērtējumu papildināja ar veiktspējas mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu. Gadījumos, kad tika konstatēts, ka minētie mērķu projekti vieš bažas, saistītie konstatējumi ir izklāstīti šajā lēmumā.
- (14) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātajām vienības izmaksām ("DUC") tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem. Minētie kritēriji ir aprēķināto vienības izmaksu tendence RP3 laikā, aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā ("RP2") un RP3 (2015.–2024. gads) un tarifkācijas zonas līmenī aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifkācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (15) Ja tika konstatēts, ka maršruta izmaksu efektivitātes mērķi neatbilst kritērijiem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā, Komisija, ņemot vērā attiecīgajos darbības uzlabošanas plānos sniegtos pamatojumus un pierādījumus, plašāk izvērtēja, vai novirzi varētu uzskatīt par nepieciešamu un samērīgu, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka novirze no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences ir radusies tikai to papildus aprēķināto izmaksu dēļ, kuras saistītas ar pasākumiem, kas nepieciešami darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai pārstrukturēšanas pasākumiem Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta izpratnē.

- (16) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2. punktā noteiktajiem elementiem, proti, minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kā noteikts minētā pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (17) Turklāt saistībā ar maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektu novērtējumu lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma saskaņā ar minētās regulas 1. panta 3. un 4. punktu, Komisija savu pārskatu papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu novērtējumu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Gadījumos, kad tika konstatēts, ka minētie mērķu projekti vieš bažas, saistītie konstatējumi ir izklāstīti šajā lēmumā.
- (18) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veiktspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu pārskatu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu novērtējumu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Gadījumos, kad tika konstatēts, ka minētie stimulu shēmu projekti vieš bažas, saistītie konstatējumi ir izklāstīti šajā lēmumā.

Īpaši apsvērumi saistībā ar satiksmes attīstību

- (19) *STATFOR* 2021. gada oktobra satiksmes bāzes prognozē ir paredzēts, ka gaisa satiksme Savienības mērogā sasniegs pirmspandēmijas līmeni 2023. gada laikā un 2024. gadā šo līmeni pārsniegs. Tomēr nenoteiktības līmenis attiecībā uz satiksmes attīstību joprojām ir īpaši augsts ar Covid-19 epidemioloģiskās situācijas attīstību saistīto risku dēļ. Komisija norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (20) Attiecīgi tiek prognozēts, ka paredzētais *RP3* satiksmes pieaugums vairākās dalībvalstīs būs ievērojami mazāks par vidējo satiksmes pieaugumu Savienības mērogā, un tiek prognozēts, ka *RP3* satiksmes apjoms vairākās no šīm dalībvalstīm saglabāsies zemāks par pirmspandēmijas līmeni. Komisija atzīst, ka tas konkrētajām dalībvalstīm sarežģī Savienības mēroga izmaksu efektivitātes mērķu sasniegšanu, un ir ņēmusi vērā šo aspektu, pārskatot vietējos apstākļus, kuri ir būtiski katra darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanai.

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ FABEC

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” – Beļģija un Luksemburga

- (21) Beļģijas un Luksemburgas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par *RP3* ir šādi:

Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarififikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Beļģijas un Luksemburgas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +5,7 % gadā *RP3* laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.

- (23) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Beļģijas un Luksemburgas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +4,0 % katru gadu, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (24) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Beļģijas un Luksemburgas bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 83,28 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 13,2 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 73,56 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka minētā starpība RP3 laikā kļūst vēl lielāka, jo Beļģijas un Luksemburgas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas par 2024. gadu ir par 49,9 % lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (25) Turklāt ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām atbilstīgi minētā pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktam.
- (26) Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā atšķirība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, par kurām ziņots darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kuras būtu nepieciešamas, lai sasniegtu RP3 Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendenci, ir aptuveni 41 miljons EUR, izsakot EUR2017, savukārt attiecīga aplēstā novirze no Savienības mēroga ilgtermiņa tendences ir aptuveni 92,6 miljoni EUR, izsakot EUR2017.
- (27) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Beļģija un Luksemburga darbības uzlabošanas plāna projektā norāda papildus aprēķinātās izmaksas, kas RP3 laikā rodas maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem *skeyes* un MUAC saistībā ar veikspējas palielināšanas pasākumiem.
- (28) No vienas puses, darbības uzlabošanas plāna projektā ir uzsvērts, ka Beļģijas–Luksemburgas gaisa telpas sarežģītība ir faktors, kas palielina gaisa satiksmes vadības dispečeru relatīvo darba slodzi un tādējādi negatīvi ietekmē gaisa satiksmes vadības dispečeru produktivitāti un maršruta izmaksu bāzi. Beļģija un Luksemburga to skaidro kā vienu no galvenajiem iemesliem novirzei no Savienības mēroga aprēķinātās vienības izmaksu tendences.
- (29) No otras puses, Beļģija un Luksemburga apgalvo, ka abi maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, proti, *skeyes* un MUAC, saskaras ar specifiskām problēmām saistībā ar atbilstošas veikspējas nodrošināšanu, lai pielāgotos gaisa satiksmes pieprasījumam RP3 laikā un pēc tā.
- (30) Attiecībā uz *skeyes* darbības uzlabošanas plāna projektā vispirms ir norādīts, ka RP3 un ceturtajā pārskata periodā ("RP4") ir paredzams liels pensionēšanās gadījumu skaits, ņemot vērā gaisa satiksmes vadības dispečeru personāla pašreizējo vecuma struktūru.
- (31) Tiek ziņots, ka piemērojamie Beļģijas tiesību akti paredz, ka gaisa satiksmes vadības dispečeri ir jāatbrīvo no pienākumiem piecus gadus pirms viņu pensionēšanās dienas. Šo piecu gadu laikā viņiem ir tiesības uz priekšlaicīgu pensionēšanos (tā saukto "DISPO" shēmu) un pabalsta saņemšanu 75–85 % apmērā no viņu pēdējās algas. Saskaņā ar darbības uzlabošanas plāna projektā sniegto informāciju pašlaik gaisa satiksmes vadības dispečeri tiek iekļauti DISPO shēmā 56 gadu vecumā, un šis vecuma ierobežojums tiks palielināts līdz 57 gadiem. Sākot ar 2025. gadu, 30 % no *skeyes* operatīvajiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem sasniegs priekšlaicīgas pensionēšanās vecumu RP3 laikā, savukārt vēl 20 % no operatīvajiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem ir paredzēts priekšlaicīgi pensionēties RP4 laikā.
- (32) *skeyes* plāno pieņemt darbā un apmācīt jaunus gaisa satiksmes vadības dispečerus, lai aizstātu tos, kas plāno pensionēties, kā arī lai nodrošinātu veikspēju, kas atbilst prognozētajam satiksmes pieprasījumam. Saskaņā ar darbības uzlabošanas plāna projektu *skeyes* šajā ziņā radīsies papildu izmaksas, kas piešķirtas maršruta izmaksu bāzei visā pārskata periodā, to skaitā izmaksas, kas saistītas ar DISPO priekšlaicīgas pensionēšanās shēmu.

- (33) Turklāt darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādīts, ka *skeyes* plāno aizstāt savu gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu ar vienotu, integrētu un saskaņotu gaisa telpas pārvaldības sistēmu ar MUAC un Beļģijas aizsardzības spēkiem, kas tiek uzskatīta par ļoti būtisku apstākli, lai atbalstītu civilo un militāro gaisa satiksmes pārvaldības pakalpojumu integrāciju un veicinātu veiktspēju un operatīvo efektivitāti.
- (34) Saistībā ar MUAC Beļģija un Luksemburga atsaucas uz 2019. gadā noslēgto koplīgumu, kura mērķis būtībā ir palielināt gaisa satiksmes vadības dispečeru pieejamību, lai mazinātu plaisu starp personāla pieejamību un satiksmes pieprasījumu. Līgumā ieviestos elastības nosacījumus papildina algas skalas pieaugums par gandrīz 11 %, kas ietekmē izmaksu bāzi visā atsauces periodā.
- (35) Tiek ziņots, ka arī MUAC rodas papildu izmaksas RP3 laikā saistībā ar tā pēcooperāciju analīzes procesa un ar to saistīto rīku specifiskiem uzlabojumiem, kuru mērķis ir tālāk optimizēt ikdienas operāciju plānošanu.
- (36) Komisija konstatēja, ka 26. apsvērumā minētās novirzes nevar attiecināt tikai uz papildu izmaksām, kas saistītas ar veiktspējas pasākumiem, to skaitā izmaksām, kas saistītas ar jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru pieņemšanu darbā un apmācību, kā arī ar veiktspēju saistīto lielo investīciju izmaksām. Tādējādi Komisija secināja, ka attiecībā uz Beļģiju un Luksemburgu ziņotās izmaksu novirzes no Savienības mēroga aprēķinātajām vienības izmaksu tendencēm ir pārāk nozīmīgas, lai tās varētu attiecināt tikai uz ziņotajiem pasākumiem vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai.
- (37) Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Beļģiju un Luksemburgu.
- (38) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, ir pietiekami pieminēt, ka Beļģija un Luksemburga savā darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādījušas nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Beļģiju un Luksemburgu.
- (39) Saistībā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunkta vii) punktā noteikto elementu pārskatīšanu Komisija atzīmē, ka ir ieviesta pārskatīta izmaksu sadales metodika nolūkā sadalīt aprēķinātās izmaksas starp maršruta un termināla pakalpojumiem RP3 attiecībā uz Beļģiju. Ierosinātās izmaiņas attiecas uz to pieejas kontroles pakalpojumu izmaksu sadali, kas radušās *skeyes*, un to izmaksu sadali, kas saistītas ar valsts uzraudzības iestāžu izmaksām. Komisija atzīmē, ka ierosināto izmaiņu rezultātā īpaši pieejas kontroles pakalpojumu izmaksas tiek pilnībā iedalītas maršruta tarififikācijas zonai.
- (40) Komisijai ir šaubas par 93. apsvērumā minēto izmaksu sadales metodikas izmaiņu atbilstību Regulas (EK) Nr. 550/2004 15. panta 2. punkta e) apakšpunktā un Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 22. panta 5. punktā noteiktajām prasībām. Komisija saistītos elementus sīkāk izvērtēs posmā, kad tā novērtēs FABEC pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu saistībā ar attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju.
- (41) Pamatojoties uz 21.–40. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā attiecībā uz Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarififikācijas zonu, būtu jāvērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem – Beļģija

- (42) Komisijai ir bažas attiecībā uz Beļģijas termināla izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu projektiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu.

- (43) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci ar aprēķināto maršruta vienības izmaksu tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Beļģijas termināla tarififikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +6,3 % ir lielāka nekā tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Beļģijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +5,7 % RP3 laikā.
- (44) Otrkārt, Komisija atzīmē, ka termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences mērķu projekti attiecībā uz Beļģijas termināla tarififikācijas zonu, kas ir +6,3 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +0,5 %, kas novērota RP2 laikā.
- (45) Treškārt, salīdzinot termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences valsts mērķu projektus ar līdzīgu lidostu veikspēju RP3, Komisija atzīmē, ka aprēķinātās vienības izmaksas Briseles lidostai tiek lēstas ievērojami lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās aprēķinātās vienības izmaksas.
- (46) Tāpēc Komisija uzskata, ka Beļģijai, ņemot vērā minētos apsvērumus, vajadzētu sīkāk pamatot termināla izmaksu efektivitātes mērķus vai arī pārskatīt un samazināt mērķu projektus termināla aprēķinātajām vienības izmaksām RP3.

Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu pārskats, kas papildina Komisijas novērtējumu par veikspējas mērķu projektiem – FABEC

- (47) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktā noteikto elementu pārskatīšanu Komisija norāda, ka maršruta veikspējas stimulu shēmas projekts, kas ierosināts FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālo finansiālo ieguvumu, kas vienāds ar maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, – gan viens, gan otrs ir 0,5 % no aprēķinātajām izmaksām.
- (48) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, Komisijai ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,5 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (49) Attiecībā uz termināla veikspējas stimulu shēmām, kas ierosinātas par Beļģijas, Francijas un Nīderlandes termināla tarififikācijas zonām, Komisijai ir šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas attiecībā uz visām minētajām stimulu shēmām ir 0,5 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (50) Attiecībā uz termināla veikspējas stimulu shēmu, kas ierosināta par Luksemburgas termināla tarififikācijas zonu, Komisijai ir šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,25 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (51) Tāpēc Beļģijai, Francijai, Vācijai, Luksemburgai un Nīderlandei saistībā ar FABEC iesniegto darbības uzlabošanas plāna projektu vajadzētu pārskatīt savus stimulu shēmu projektus maršrutu veikspējas mērķu sasniegšanai, lai no minētajām stimulu shēmām izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti apmērā, kam ir būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā skaidri noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, kam, pēc Komisijas domām, vajadzētu novest pie maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kuri ir vismaz 1 % no aprēķinātajām izmaksām.
- (52) Turklāt Beļģijai, Francijai, Luksemburgai un Nīderlandei saistībā ar FABEC iesniegto darbības uzlabošanas plāna projektu vajadzētu pārskatīt savus stimulu shēmu projektus termināla veikspējas mērķu sasniegšanai, lai no minētajām stimulu shēmām izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti apmērā, kam ir būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā skaidri noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, kam, pēc Komisijas domām, vajadzētu novest pie maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kuri ir vismaz 1 % no aprēķinātajām izmaksām.

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ GRIEĶIJU

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (53) Grieķijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti, kas izteikti maršruta *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, un atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par *RP3*, kas noteiktas 2021. gada septembra tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Grieķijas maršruta veiktspējas mērķi, kas izteikti <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,32	0,26	0,20	0,20
Atsauces vērtības Grieķijai <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komisija atzīmē, ka Grieķijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti 2021.–2024. kalendāra gadam ir lielāki nekā atbilstošās valsts atsaucēs vērtības, kas noteiktas 2021. gada septembra tīkla darbības plānā. Šajā ziņā veiktspējas mērķu projektu lielākā novirze no atbilstošajām valsts atsaucēs vērtībām ir novērota 2021. kalendāra gadā.
- (55) Komisija atzīmē, ka darbības uzlabošanas plāna projektā izklāstītie veiktspējas palielināšanas pasākumi veido tikai daļu no pasākumiem, kas bija noteikti 2021. gada septembra tīkla darbības plānā. Šie pasākumi ietver lielas investīcijas gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūras modernizācijā, kopā 70 gaisa satiksmes vadības dispečeru pilnslodzes ekvivalentu pieņemšanu darbā lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrā 2022. kalendāra gada laikā, kā arī gaisa telpas pārstrukturēšanas pasākumus.
- (56) Tomēr Komisija atzīmē, ka vairāki 2021. gada septembra tīkla darbības plānā iekļautie būtiskie veiktspējas palielināšanas pasākumi nav iekļauti Grieķijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kā rezultātā 2023. un 2024. kalendāra gadā var rasties atšķirība veiktspējā. Pamatojoties uz Grieķijas sniegto informāciju, nav skaidrs arī tas, kā tiks pārvaldīts ievērojamais gaisa satiksmes vadības dispečeru skaita pieaugums, kā arī turpmākā apmācība darba vietā, sākot ar 2022. kalendāra gadu, vienlaikus apmierinot pieaugošo veiktspējas pieprasījumu.
- (57) Tā kā 2021.–2024. gadā Grieķijas veiktspējas mērķu projekti ir lielāki nekā atbilstošās valsts atsaucēs vērtības, šķiet, ka, ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu, ierosinātie pasākumi būs nepietiekami, lai apmierinātu paredzamo satiksmes pieprasījumu, jo īpaši ņemot vērā paredzamo satiksmes pieaugumu *RP3* beigās kā daļu no gaisa satiksmes atjaunošanās pēc Covid-19 pandēmijas ietekmes.
- (58) Grieķija savā darbības uzlabošanas plāna projektā norāda, ka 2021.–2024. kalendāra gada mērķus nebija iespējams noteikt saskaņā ar 2021. gada septembra tīkla darbības plānā iekļautajām atsaucēs vērtībām, jo 2021. gada oktobra *STATFOR* satiksmes prognozē bija iekļauta optimistiskāka gaisa satiksmes atjaunošanās. Turklāt Grieķija norāda, ka ierosinātie mērķi atspoguļo šīs izmaiņas pieņēmumos par satiksmi un tāpēc atšķiras no atsaucēs vērtībām.
- (59) Tomēr, ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteiktos novērtēšanas kritērijus, Komisija uzskata, ka informācija un pierādījumi, ko Grieķija sniegusi savā darbības uzlabošanas plāna projektā, to skaitā par attiecīgajiem vietējiem apstākļiem, nepamato ierosinātās ievērojamās maršruta veiktspējas mērķu novirzes no atbilstošajām atsaucēs vērtībām.
- (60) Pamatojoties uz 53.–59. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veiktspēja”.

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (61) Komisijai ir bažas attiecībā uz Grieķijas termināla veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu projektiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu.
- (62) Konkrēti, Komisija ir konstatējusi, ka, lidostu līmenī salīdzinot valsts mērķu projektus attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos ar līdzīgu lidostu darbību, paredzams, ka Atēnu lidostā ATFM kavēšanās būs lielāka, nekā prognozēts līdzīgām lidostām.
- (63) Tāpēc Komisija uzskata, ka Grieķijai, ņemot vērā minētos apsvērumus, vajadzētu sīkāk pamatot termināla veiktspējas mērķus vai arī pārskatīt un samazināt veiktspējas mērķu projektus termināla aeronavigācijas pakalpojumiem.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte"

- (64) Grieķijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti ir šādi:

Grieķijas maršruta tarifkācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifkācijas zonas līmenī aprēķināto Grieķijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +9,1 % RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (66) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifkācijas zonas līmenī aprēķināto Grieķijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +0,5 %, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (67) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Grieķijas bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 23,20 EUR, izsakot EUR2017, ir par 18,9 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 28,59 EUR, izteikta EUR2017. Tomēr Komisija norāda, ka ir plānots, ka Grieķijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas pārsniegs salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas RP3 laikā ar +8,7 % atšķirību, kas novērota attiecībā uz 2024. kalendāra gadu.
- (68) Turklāt ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām atbilstīgi minēta pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktam.
- (69) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā, Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā starpība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, kas ziņota Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kas būtu nepieciešamas, lai sasniegtu RP3 Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendenci, ir aptuveni 54 miljoni EUR, izsakot EUR2017, savukārt attiecīgā novirze no Savienības mēroga ilgtermiņa tendences ir 31 miljoni EUR, izsakot EUR2017.

- (70) Grieķija darbības uzlabošanas plāna projektā norāda, ka RP3 laikā ir paredzēts ievērojams Atēnu lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra strādājošo gaisa satiksmes vadības dispečeru skaita pieaugums, kā rezultātā 2024. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadu kopumā būs 71 papildu pilnslodzes ekvivalents. Turklāt pārskata perioda beigās tiek plānots realizēt vairākas lielas investīcijas saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldību un uzraudzības sistēmām ar būtisku ietekmi uz izmaksām, sākot ar 2022. gadu. Grieķija darbības uzlabošanas plānā norāda, ka saistītās amortizācijas izmaksas ir iegūtas no summām, kas tika pārmaksātas RP2 saistībā ar novēlotām investīcijām pamatlīdzekļos.
- (71) Komisija atzīmē, ka no darbības izvērtēšanas iestādes saņemtie ieteikumi norāda uz neskaidrībām un neatbilstībām attiecībā uz vispārējo Grieķijas iesniegto pasākumu kopumu saistībā ar tās vietējo veiktspējas mērķu īstenošanu, liekot darbības izvērtēšanas iestādei apšaubīt, vai šie pasākumi tiks efektīvi īstenoti un tādējādi vai tiem būs gaidāmā ietekme. Ir jāatzīmē arī tas, ka Grieķija savā darbības uzlabošanas plāna projektā nav nedz sīki izklāstījusi, nedz aprēķinājusi papildu izmaksas, kas saistītas ar jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību un pieņemšanu darbā. Tā kā nav nekādas pamatotas informācijas par šīm izmaksām, Komisija lēš, ka abas 69. apsvērumā minētās novirzes ir pārāk nozīmīgas, lai pamatotu to, ka tās varētu attiecināt tikai uz pasākumiem vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai.
- (72) Turklāt būtu jāatzīmē, ka šā lēmuma 53.–59. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ ir konstatēts, ka Grieķijas noteiktie veiktspējas mērķu projekti neatbilst attiecīgajiem Savienības mēroga mērķiem. Tā kā nav veiktspējas mērķu, kas novērtēti kā atbilstoši, Komisija uzskata, ka šajā posmā nav iespējams noslēgt Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktā kritērija novērtējumu attiecībā uz Grieķiju, jo plānotie pasākumi, kas nepieciešami veiktspējas mērķu sasniegšanai, var būt jāgroza saistībā ar pieprasīto veiktspējas mērķu pārskatīšanu.
- (73) Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Grieķiju.
- (74) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju ir pietiekami pieminēt, ka Grieķija savā darbības uzlabošanas plāna projektā nav izklāstījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Grieķiju.
- (75) Turklāt, pārskatot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā minētos galvenos faktoros un parametrus, kuri ir pamatā darbības uzlabošanas mērķu projektiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", ir izdarīti šādi konstatējumi par ierosināto Grieķijas RP3 izmaksu bāzi.
- (76) Komisija atzīmē, ka Grieķijas maršruta izmaksu bāzei RP3 pirmo reizi ir pievienotas aprēķinātās izmaksas saistībā ar meklēšanu un glābšanu. Šīs izmaksas rada ievērojamu maršruta aprēķināto izmaksu pieaugumu un veido aptuveni 9 % no 2020. gada maršruta izmaksu bāzes un aptuveni 5 % no 2024. gada kopējās maršruta izmaksu bāzes. Grieķijai savā pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā vajadzētu sniegt papildu pamatojumu par saistīto aprēķināto izmaksu attiecināmību un samērīgumu, kā arī par to sadalījumu starp maršruta un termināla aeronavigācijas pakalpojumiem un starp aeronavigācijas pakalpojumiem un citām attiecīgajām nozarēm.
- (77) Turklāt Komisija ņem vērā jaunas valsts uzraudzības iestādes izveidi, kura ir organizatoriski nodalīta no aeronavigācijas pakalpojuma sniedzēja un tādējādi izraisa uzraudzības izmaksu palielinājumu. Ņemot vērā saistīto papildu izmaksu ievērojamo apmēru, Grieķijai vajadzētu savā darbības uzlabošanas plāna projektā sīkāk paskaidrot pamatā esošo izmaksu cēloņus un pieņēmumus.
- (78) Pamatojoties uz 64.–77. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (79) Komisijai ir bažas attiecībā uz Grieķijas termināla izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu projektiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu.
- (80) Komisija norāda, ka termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences mērķu projekti attiecībā uz Grieķijas termināla tarififikācijas zonu, kuri ir +6,8 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence -3,9 %, kas novērota RP2 laikā.
- (81) Tāpēc Komisija uzskata, ka Grieķijai, ņemot vērā minētos apsvērumus, vajadzētu sīkāk pamatot termināla izmaksu efektivitātes mērķus vai arī pārskatīt un samazināt mērķu projektus termināla aprēķinātajām vienības izmaksām RP3.

Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu pārskats, kas papildina Komisijas veikto novērtējumu par veikspējas mērķu projektiem

- (82) Saistībā ar elementu pārskatīšanu, kas noteikta Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktā, Komisija atzīmē, ka gan maršruta veikspējas stimulu shēma, gan termināla veikspējas stimulu shēma, kas ir ierosinātas Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektā, veido maksimālos finansiālos zaudējumus, kuri veido 0,50 % no aprēķinātajām maršruta izmaksām un 0,60 % no aprēķinātajām termināla izmaksām, kā arī maksimālo finansiālo ieguvumu, kas veido 0,10 % no aprēķinātajām maršruta izmaksām un 0,30 % no aprēķinātajām termināla izmaksām.
- (83) Saistībā ar šīm stimulu shēmām un pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, Komisijai ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,50 % no aprēķinātajām maršruta izmaksām un 0,60 % no aprēķinātajām termināla izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (84) Tāpēc Grieķijai vajadzētu pārskatīt savus stimulu shēmu projektus maršruta un termināla veikspējas mērķu sasniegšanai, lai no minētajām stimulu shēmām izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti apmērā, kam ir būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā skaidri noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, kam, pēc Komisijas domām, vajadzētu novest pie maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kuri ir vismaz 1 % no aprēķinātajām izmaksām.

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ KIPRU

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "veiktspēja"

- (85) Kipras ierosinātie veikspējas mērķu projekti, kas izteikti maršruta ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, un atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas noteiktas 2021. gada septembra tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Kipras maršruta veikspējas mērķi ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,10	0,30	0,40	0,30
Atsauces vērtības Kiprai ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komisija atzīmē, ka Kipras ierosinātie veikspējas mērķu projekti 2021.–2024. kalendāra gadam ir lielāki nekā atbilstošās valsts atsaucēs vērtības, kas noteiktas 2021. gada septembra tīkla darbības plānā. Šajā ziņā veikspējas mērķu projektu lielākā novirze no atbilstošajām valsts atsaucēs vērtībām ir novērota 2024. gadā, kā arī attiecīgi 2023. un 2022. gadā.

- (87) Komisija atzīmē, ka darbības uzlabošanas plāna projektā izklāstītie veiktspējas palielināšanas pasākumi veido dažus no pasākumiem, kas ir noteikti 2021. gada septembra tīkla darbības plānā. Šie pasākumi ietver gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja darbinieku skaita palielināšanu, lielas investīcijas gaisa satiksmes pārvaldības infrastruktūras modernizācijā, kā arī gaisa telpas pārstrukturēšanas izmaksas. Turklāt attiecībā uz personālu Nikosijas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrā strādājošo gaisa satiksmes vadības dispečeru skaitu RP3 laikā ir plānots palielināt par 22 pilnslodzes ekvivalentiem.
- (88) Tomēr Komisija atzīmē, ka Kīpras iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā nav iekļauti vairāki 2021. gada septembra tīkla darbības plānā iekļautie būtiskie veiktspējas palielināšanas pasākumi, proti, gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldības metožu uzlabošana, pāreja uz jauno lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centru, kā arī operatīvās izcilības projekts.
- (89) Tā kā Kīpras veiktspējas mērķu projekti ir lielāki nekā atbilstošās valsts atsaucēs vērtības pēdējos trīs RP3 kalendāra gados, šķiet, ka, ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu, ierosinātie pasākumi būs nepietiekami, lai apmierinātu gaidāmo satiksmes pieprasījumu, jo īpaši, ņemot vērā paredzamo satiksmes pieaugumu RP3 laikā.
- (90) Kīpra savā darbības uzlabošanas plāna projektā norāda, ka nebija iespējams noteikt vērienīgākus mērķus saistībā ar izmaksu samazināšanas pasākumiem, lai sasniegtu mērķus galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", kā arī saistībā ar mainīgo ģeopolitisko situāciju, kas būtiski ietekmē aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu.
- (91) Tomēr, ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteiktos novērtēšanas kritērijus, Komisija uzskata, ka informācija un pierādījumi, ko Kīpra sniegusi savā darbības uzlabošanas plāna projektā, to skaitā par attiecīgajiem vietējiem apstākļiem, nepamato ierosinātās ievērojamās maršruta veiktspējas mērķu novirzes no atbilstošajām atsaucēs vērtībām.
- (92) Pamatojoties uz 85.–91. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Kīpras darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte"

- (93) Kīpras ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti ir šādi:

Kīpras maršruta tarififikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Kīpras maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +4,9 % RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (95) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Kīpras maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –0,2 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (96) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Kīpras bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 26,61 EUR, izteikta EUR2017, ir par 4,7 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 27,91 EUR, izteikta EUR2017. Tomēr Komisija atzīmē, ka Kīpras maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir par 6,0 % lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas attiecībā uz 2024. gadu.

- (97) Turklāt ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar minētā pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu.
- (98) Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā atšķirība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, par kurām ziņots Kipras darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kuras būtu nepieciešamas, lai sasniegtu RP3 Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendenci, ir aptuveni 10 miljoni EUR, izsakot EUR2017, savukārt attiecīga novirze no Savienības mēroga ilgtermiņa tendences ir aptuveni 6 miljoni EUR, izsakot EUR2017.
- (99) Saistībā ar kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā, Komisija atzīmē, ka Kipra savā darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi, ka izmaksu novirzes no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences un no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences ir saistītas ar pasākumiem, kas nepieciešami, lai sasniegtu veiktspējas mērķus, to skaitā lielāku personālu un pastāvošās gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas modernizāciju, kuru mērķis ir nodrošināt papildu gaisa satiksmes vadības nozaru darbību. Darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādīts, ka ir paredzams, ka RP3 laikā darbu sāks papildu gaisa satiksmes vadības dispečeri, un ir plānots, ka kopējais strādājošo gaisa satiksmes vadības dispečeru skaits 2024. gadā sasniegs 100 pilnslodzes ekvivalentus, kas ir pieaugums no 73 pilnslodzes ekvivalentiem 2019. gadā. Tomēr Komisija atzīmē, ka Kipra savā darbības plāna projektā nav aprēķinājusi to izklāstīto pasākumu paredzamo izmaksu ietekmi, kas saistīti ar vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanu.
- (100) Būtu jāatzīmē, ka šā lēmuma 85.–91. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ ir konstatēts, ka Kipras noteiktie veiktspējas mērķu projekti neatbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Tā kā veiktspējas mērķi nav novērtēti kā atbilstoši, Komisija uzskata, ka šajā posmā nav iespējams noslēgt novērtējumu, kas saistīts ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju attiecībā uz Kipru, jo plānotie pasākumi, kas nepieciešami veiktspējas mērķu sasniegšanai, var tikt mainīti saistībā ar pieprasīto veiktspējas mērķu pārskatīšanu.
- (101) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, būtu jāatzīmē, ka Kipra savos darbības uzlabošanas plānu projektos atsaucas uz plānotu pārstrukturēšanas pasākumu, kas sastāv no jaunas korporatīvas struktūras izveides aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai Kiprā. Kipra norāda, ka tā paredz pārstrukturēšanas izmaksas saistībā ar minēto pasākumu, bet arī uzsver, ka darbības uzlabošanas plāna projekta izstrādes laikā minētās izmaksas nebija iespējams aplēst. Tādējādi darbības uzlabošanas plāna projektā nav nekāda pamatojuma vai sīkākas informācijas, kas ļautu Komisijai novērtēt 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktā kritērija piemērojamību attiecībā uz ziņoto pasākumu. Attiecīgi 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Kipru.
- (102) Pamatojoties uz 93.–101. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Kipras darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ LATVIJU

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”

- (103) Latvijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Latvijas maršruta tarifakācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmeņi aprēķināto Latvijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +3,3 % gadā RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (105) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmeņi aprēķināto Latvijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir -0,4 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (106) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Latvijas bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 23,61 EUR, izteikta EUR2017, ir par 17,2 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 28,51 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Latvijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam arī turpmāk būs par 15 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (107) Turklāt ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar minētā pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu.
- (108) Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā atšķirība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, par kurām ziņots Latvijas darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kuras būtu nepieciešamas, lai sasniegtu RP3 Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendenci, ir aptuveni 2 miljoni EUR, izsakot EUR2017, savukārt attiecīgā novirze no Savienības mēroga ilgtermiņa tendences ir aptuveni 2 miljoni EUR, izsakot EUR2017.
- (109) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Latvija darbības uzlabošanas plāna projektā norāda noteiktus pasākumus, kurus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (LGS) veicis vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai.
- (110) Komisija norāda, ka pēc izmaksu samazināšanas pasākumu īstenošanas 2020. un 2021. gadā LGS plāno palielināt savas personāla un amortizācijas izmaksas atlikušajos RP3 gados, lai pielāgotos paredzamajai satiksmes atjaunošanai no 2022. līdz 2024. gadam un mazinātu pieaugušo darba slodzi saistībā ar maršrutu maiņu ap Baltkrievijas gaisa telpu.
- (111) Saistībā ar personāla pasākumiem Komisija norāda, ka LGS plāno palielināt strādājošo maršruta gaisa satiksmes vadības dispečeru skaitu RP3 laikā par deviņiem pilnslodzes ekvivalentiem 2020.–2021. gadā un par vienu pilnslodzes ekvivalentu 2022.–2024. gadā. Tiek atzīts, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs šo gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācības programmu izveidoja pirms pandēmijas, lai pielāgotos paredzamajam satiksmes pieaugumam un novērstu tādu turpmāku maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības kavēšanos, kāda tika pieredzēta RP2 laikā.
- (112) Saistībā ar atalgojuma politiku Komisija norāda, ka, sākot ar 2022. gadu, LGS plāno atjaunot dažus no saviem pienākumiem pret darbiniekiem, to skaitā saskaņotu bruto algas pieaugumu par 8 %, kas krīzē uz laiku tika apturēts. Turklāt Latvija paredz, ka būs papildu algas pieaugums, kas saistīts ar valsts vidējās algas vispārējo pieaugumu.
- (113) Saistībā ar plānotajām investīcijām pamatlīdzekļos Komisija norāda, ka LGS plāno atsākt vairākus investīciju projektus RP3 laikā atkarībā no LGS finanšu darbības rezultātiem un faktiskās satiksmes atjaunošanās. Komisija norāda, ka ir paredzams, ka četru "jauno lielo investīciju" un "citu jauno investīciju", par kurām ziņojusi LGS, amortizācijas izmaksas 2023. gadā ievērojami palielināsies. Tomēr Latvijas darbības uzlabošanas plāna projektā nav pamatots šo investīciju ieguldījums turpmākajā veiktspējas nodrošināšanā.
- (114) Komisija atzīst, ka papildu gaisa satiksmes vadības dispečeru nodarbināšana un veiktspēju palielinošu investīciju pamatlīdzekļos atsākšana varētu būt pamatoti iemesli novirzīties no Savienības mēroga DUC tendencēm, lai nodrošinātu nepieciešamo ilgtermiņa veiktspēju. Tomēr Komisija, pamatojoties uz Latvijas darbības uzlabošanas plānā iekļauto informāciju, nevarēja noteikt, vai norādītais darbinieku algas pieaugums būtu nepieciešams un samērīgs pasākums vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai un varētu tikt izmantots, lai pamatotu novirzi no Savienības mēroga DUC tendencēm.

- (115) Turklāt Komisija, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes novērtējumu, ir konstatējusi, ka Latvijas ierosinātās kapitāla izmaksas uzrāda anomāliju saistībā ar plānoto pašu kapitāla atdevi, kas nav noteikta apmērā, kurš atbilst aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja finanšu riskam. Rezultātā RP3 laikā kapitāla izmaksas ir par aptuveni 1,5 miljoniem EUR lielākas nekā finanšu risks, kas radies satiksmes risku dalīšanas mehānisma dēļ. Šādu pārsniegumu nevar pamatot ar atsauci uz veiktspējas mērķu sasniegšanu.
- (116) Tāpēc Komisija uzskata, ka Latvija nav atbilstoši pierādījusi, ka novirzes, uz kurām ir atsaucies 108. apsvērumā, varētu attiecināt tikai uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas ir saistītas ar pasākumiem, kuri ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējos veiktspējas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja". Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Latviju.
- (117) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, ir pietiekami pieminēt, ka Latvija darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Latviju.
- (118) Turklāt, pārskatot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā minētos galvenos faktorus un parametrus, kuri ir pamatā darbības uzlabošanas mērķu projektiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", ir izdarīti šādi konstatējumi saistībā ar 2014. un 2019. gada bāzes līnijas vērtībām un pensiju izmaksām.
- (119) Pirmkārt, Komisija atzīmē, ka, sākot ar 2020. gadu, Latvija daļu no savas izmaksu bāzes piešķir Viļņas lidojuma informācijas reģionam ("Viļņas FIR") atbilstoši NINTA-ADAXA maršrutā sniegto gaisa satiksmes pārvaldības un sakaru, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu izmaksām. Tomēr Latvijas darbības uzlabošanas plāna projektā ir ziņots par bāzes līnijas vērtībām, kas ir vienādas ar attiecīgi 2014. un 2019. gada faktiskajām izmaksām, neatskaitot ar NINTA-ADAXA maršrutu saistītās izmaksas. Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumiem, Komisija uzskata, ka Latvijas 2014. un 2019. gada izmaksu un satiksmes bāzes līnijā ir nepieciešamas korekcijas, lai padarītu šīs vērtības salīdzināmas ar RP3 aprēķinātajām izmaksām un ļautu precīzi novērtēt Latvijas RP3 izmaksu efektivitātes mērķus.
- (120) Otrkārt, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumiem, Komisija uzskata, ka Latvijai vajadzētu vēlreiz izvērtēt vai labāk pamatot ierosinātās aprēķinātās izmaksas saistībā ar pensijām, jo šo izmaksu proporcija šķiet neparasti augsta attiecībā pret kopējo izmaksu bāzi.
- (121) Pamatojoties uz 103.–120. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Latvijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ MALTU

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte"

- (122) Maltas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Maltas maršruta tarififikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Maltas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,0 % gadā RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (124) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Maltas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +1,6 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (125) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Maltas bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 22,98 EUR, izteikta EUR2017, ir par 19,7 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 28,64 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Maltas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam arī turpmāk būs par 22,1 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (126) Turklāt ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar minētā pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu.
- (127) Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā atšķirība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, par kurām ziņots Maltas darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kuras būtu nepieciešamas, lai sasniegtu RP3 Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendenci, ir aptuveni 1 miljons EUR, izsakot EUR2017, savukārt attiecīgā novirze no ilgtermiņa Savienības mēroga tendences ir aptuveni 5,8 miljoni EUR, izsakot EUR2017.
- (128) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Malta savā darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi noteiktus pasākumus un investīcijas, kas ir saistītas ar veikspējas mērķu sasniegšanu.
- (129) Proti, Komisija atzīmē, ka līdz 2024. gadam MATSA plāno nodarbināt četrus tehniskos speciālistus kā gaisa satiksmes drošības elektronikas darbiniekus un piecus gaisa satiksmes vadības dispečerus. Tomēr jaunie gaisa satiksmes dispečeri sāks ar vadības torņa reitingu, un tāpēc saistītās personāla izmaksas sākotnēji plānots galvenokārt iedalīt termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Komisija arī atzīmē, ka, sākot ar 2023. gadu, MATSA plāno palielināt darbinieku atalgojumu pēc algu iesaldēšanas divu gadu garumā, par ko bija kolektīva vienošanās ar darbiniekiem, lai pandēmijas laikā ietaupītu izmaksas.
- (130) Komisija atzīmē, ka MATSA plāno palielināt citas darbības izmaksas nolūkā uzlabot darbinieku kompetenci un sniegt apmācību, lai īstenotu turpmākās veikspējas nodrošināšanu. Komisija arī atzīmē, ka MATSA ziņo, ka lielākas apdrošināšanas prēmijas un inflācija ir citi galvenie citu darbības papildu izmaksu cēloņi.
- (131) Darbības izvērtēšanas iestāde ziņo, ka MATSA RP3 laikā plāno ievērojami palielināt savas amortizācijas izmaksas. Tomēr Komisija nesaņēma pierādījumus tam, ka amortizācijas izmaksu pieaugumu var pamatot ar pasākumiem, kas saistīti ar veikspēju, jo Maltas darbības uzlabošanas plāna projektā nav sniegta nekāda sīkāka informācija par RP3 laikā plānoto jauno investīciju ieguldījumu veikspējā.
- (132) Komisija uzskata, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja darbinieku skaita pieaugums nolūkā pielāgoties turpmākajai paredzamajai veikspējai varētu būt pamatots iemesls novirzei saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. d) apakšpunkta i) punktu attiecībā uz Maltu. Tomēr, tā kā darbības uzlabošanas plāna projektā nav pietiekamas informācijas, Komisija nevarēja noteikt, vai ziņotais darbinieku algu pieaugums un plānotās investīcijas pamatlīdzekļos ir nepieciešamas un samērīgas, lai sasniegtu vietējos veikspējas mērķus un tādējādi tās izmantotu, lai attaisnotu novirzi no Savienības mēroga DUC tendencēm.
- (133) Tāpēc Komisija uzskata, ka Malta nav atbilstoši pierādījusi, ka novirzes, uz kurām ir atsauces 128.–132. apsvērumā, varētu attiecināt tikai uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas ir saistītas ar pasākumiem, kuri ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējos veikspējas mērķus galvenajā darbības jomā "veikspēja". Attiecīgi Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Maltu.

- (134) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju ir pietiekami pieminēt, ka Malta darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Maltu.
- (135) Pamatojoties uz 122.–134. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Maltas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (136) Komisijai ir bažas attiecībā uz Maltas termināla izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu projektiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu.
- (137) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci ar maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Maltas termināla tarififikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +4,3 % ir lielāka nekā tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Maltas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,0 % RP3 laikā.
- (138) Otrkārt, Komisija atzīmē, ka termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences mērķu projekti attiecībā uz Maltas termināla tarififikācijas zonu, kas ir +4,3 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +0,6 %, kas novērota RP2 laikā.
- (139) Tāpēc Komisija uzskata, ka Maltai, ņemot vērā minētos apsvērumus, vajadzētu sīkāk pamatot termināla izmaksu efektivitātes mērķus vai arī pārskatīt un samazināt mērķu projektus termināla aprēķinātajām vienības izmaksām RP3 laikā.

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ RUMĀNIJU

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”

- (140) Rumānijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Rumānijas maršruta tarififikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Rumānijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,9 % gadā RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (142) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Rumānijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +0,6 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (143) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Rumānijas bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 34,03 EUR, izteikta EUR2017, ir par 14,6 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 39,84 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Rumānijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam arī turpmāk būs par 9,0 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.

- (144) Turklāt ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) un b) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar minētā pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu.
- (145) Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā atšķirība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, par kurām ziņots darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kuras būtu nepieciešamas, lai sasniegtu RP3 Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendenci, ir aptuveni 15 miljoni EUR, izsakot EUR2017, savukārt attiecīgā novirze no Savienības mēroga ilgtermiņa tendences ir aptuveni 32 miljoni EUR, izsakot EUR2017.
- (146) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Rumānija darbības uzlabošanas plāna projektā ziņo, ka RP3 laikā maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam, proti, ROMATSA, radīsies papildu aprēķinātās izmaksas, lai īstenotu pasākumus vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai. Rumānijas minētie pasākumi galvenokārt attiecas uz personāla un apmācības izmaksām, nākamās ir investīciju izmaksas.
- (147) Komisija atzīmē, ka ROMATSA plāno papildu personāla izmaksas un citas darbības izmaksas, lai pieņemtu darbā un apmācītu jaunus maršruta gaisa satiksmes vadības dispečerus. Rumānija pamato ierosināto darbā pieņemšanas un apmācības plānu, lai aizstātu lielu plānoto pensionēšanos vilni, kas, kā prognozēts, sasniegs maksimumu RP4 laikā. Rumānija norāda, ka plānam jā sākas jau RP3, ņemot vērā, ka ir vajadzīgs no trim līdz pieciem gadiem, lai apmācītu pilnībā licencētu gaisa satiksmes vadības dispečeru. Tomēr darbības izvērtēšanas iestāde konstatēja, ka ar pensionēšanās plānu saistītais izmaksu līmenis būtu sīkāk jāpamato, ņemot vērā izmaksu augsto līmeni. Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumiem, Komisija uzskata, ka ROMATSA vajadzētu sniegt sīkāku paskaidrojumu īpaši par to, kā ir aprēķinātas personāla un apmācības izmaksas katram pilnslodzes ekvivalentam.
- (148) Saistībā ar investīciju izmaksām Komisija atzīmē, ka Rumānijas darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādīta nepieciešamība uzņemt papildu amortizācijas izmaksas un kapitāla izmaksas, lai īstenotu šādus projektus: gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas 1. soļa 1. fāzi (kura sākas RP2 un tiek amortizēta no 2020. gada) un 1. soļa 2. fāzi (kura sākas RP2 un tiek amortizēta no 2022. gada), satiksmes sarežģītības un novērtējuma instrumentu, kuru plānots īstenot 2024. gadā, kā arī *Datalink* pakalpojumu līgumu.
- (149) Saistībā ar gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas izmaksām darbības izvērtēšanas iestāde savā RP2 monitoringa ziņojumā konstatēja, ka RP2 paredzētie kapitāla izdevumi 1. soļa 2. fāzei netika realizēti visā pārskata periodā un kopējās faktiskās investīciju izmaksas bija ievērojami mazākas nekā RP2 darbības uzlabošanas plānā noteiktās. Kopumā darbības izvērtēšanas iestāde ir aprēķinājusi, ka RP2 laikā gaisa telpas izmantotāji ir finansējuši 32,5 miljonus EUR investīcijās, kuras nav realizētas, un nav zināms, vai šī summa gaisa telpas izmantotājiem tiks atmaksāta. Tāpēc darbības izvērtēšanas iestāde secināja, ka papildu izmaksas, ko Rumānija min kā novirzi, lai sasniegtu savus vietējos RP3 maršruta veiktspējas mērķus, nav pamatotas.
- (150) Ir jāatzīmē, ka Komisija, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes novērtējumu, ir konstatējusi, ka Rumānijas ierosinātās kapitāla izmaksas nav noteiktas apmērā, kas atbilst efektīvām kapitāla līmeņa izmaksām. Tāpēc RP3 laikā kapitāla izmaksas ir par 16 miljoniem EUR lielākas nekā finanšu risks, kas radies satiksmes risku dalīšanas mehānisma rezultātā. Šādu pārsniegumu nevar pamatot ar atsauci uz veiktspējas mērķu sasniegšanu.
- (151) Ņemot vērā 146.–150. apsvērumā izklāstītos apsvērumus un darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumus, Komisija secina, ka Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Rumāniju.
- (152) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, ir pietiekami pieminēt, ka Rumānija darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Rumāniju.

- (153) Pamatojoties uz 140.–152. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Rumānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (154) Komisijai ir bažas attiecībā uz Rumānijas termināla izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu projektiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu.
- (155) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci ar maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Rumānijas termināla tarififikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +4,3 % ir lielāka nekā tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Rumānijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,9 % RP3 laikā.
- (156) Otrkārt, Komisija norāda, ka termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences mērķu projekti attiecībā uz Rumānijas termināla tarififikācijas zonu, kas ir +4,3 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence –3,1 %, kas novērota RP2 laikā.
- (157) Tāpēc Komisija uzskata, ka Rumānijai, ņemot vērā minētos apsvērumus, vajadzētu sīkāk pamatot termināla izmaksu efektivitātes mērķus vai arī pārskatīt un samazināt mērķu projektus termināla aprēķinātajām vienības izmaksām RP3.

Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu pārskats, kas papildina Komisijas veikto novērtējumu par veiktspējas mērķu projektiem

- (158) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktā noteikto elementu pārskatīšanu Komisija norāda, ka termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosināta Rumānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (159) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, Komisijai attiecībā uz termināla stimulu shēmu ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,50 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (160) Tāpēc Rumānijai vajadzētu pārskatīt savu stimulu shēmas projektu termināla veiktspējas mērķu sasniegšanai, lai no minētās stimulu shēmas izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti apmērā, kam ir būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā skaidri noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, kam, pēc Komisijas domām, vajadzētu novest pie maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kuri ir vismaz 1 % no aprēķinātajām izmaksām.

KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ ZVIEDRIJU

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”

- (161) Zviedrijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Zviedrijas maršruta tarififikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Zviedrijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +0,2 % gadā RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (163) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Zviedrijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +1,0 % katru gadu, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (164) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Zviedrijas bāzes līnijas vērtība aprēķinātajām vienības izmaksām 58,87 EUR, izteikta EUR2017, ir par 31,6 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 44,74 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka minētā starpība RP3 laikā kļūst vēl lielāka, jo Zviedrijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas par 2024. gadu ir par 41,8 % lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (165) Ir jāizvērtē, vai iepriekš novērotās novirzes no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām atbilstīgi minētā pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktam.
- (166) Komisija atzīmē, ka darbības izvērtēšanas iestādes aplēstā atšķirība starp RP3 aprēķinātajām maršruta izmaksām, par kurām ziņots Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kuras būtu nepieciešamas, lai sasniegtu Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, ir aptuveni 43 miljoni EUR, izsakot EUR2017.
- (167) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Zviedrija darbības uzlabošanas plāna projektā norāda vairākus pasākumus, kuri ir saistīti ar vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanu.
- (168) Proti, Komisija norāda, ka galvenais maršruta aeronavigācijas pakalpojuma sniedzējs LfV plāno apmācīt jaunus gaisa satiksmes vadības dispečerus, lai risinātu drīzu pensionēšanos atlikušajos RP3 gados. Zviedrija ziņo par RP3 laikā plānotu neto pieaugumu par 14 gaisa satiksmes vadības dispečeru pilnslodzes ekvivalentiem lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrā Malmē un 14 gaisa satiksmes vadības dispečeru pilnslodzes ekvivalentiem lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrā Stokholmā. Tomēr Komisija atzīmē, ka Zviedrija savā darbības uzlabošanas plāna projektā nav aprēķinājusi šo ar personālu saistīto pasākumu paredzamo ietekmi uz izmaksām.
- (169) Komisija norāda, ka Zviedrija ziņo, ka papildus personāla izmaksām LfV lielākā jaunā investīcija ir "attālināto torņa pakalpojumu paplašināšana" Stokholmā un četrās savienotajās lidostās (Kirunā, Ūmeo, Estešundā, Malmē). "Attālināto torņa pakalpojumu" aprēķinātās izmaksas veido 11 % no kopējām aprēķinātajām investīciju izmaksām RP3 laikā. Komisija atzīmē, ka kopumā attālinātie torņi ir investīcijas, kas lidostās nodrošina gaisa satiksmes pakalpojumus, un tāpēc principā galvenokārt būtu jāpiešķir termināla pakalpojumiem. Tomēr Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā 75 % no "attālināto torņu pakalpojumu paplašināšanas" izmaksām tiek piešķirti maršruta pakalpojumiem, nesniedzot pamatojumu šo pakalpojumu ģeogrāfiskajam tvērumam un raksturam. Komisija arī norāda, ka gaisa telpas izmantotāji konsultāciju laikā apšaubīja šīs investīcijas ekonomisko pamatojumu. Komisija uzskata, ka Zviedrijai vajadzētu pārskatīt vai sīkāk pamatot šīs investīcijas ekonomisko pamatojumu un izmaksu sadali, kā arī pievērst uzmanību gaisa telpas izmantotāju paustajām bažām.
- (170) Komisija atzīmē, ka citas Zviedrijas plānotās jaunās investīcijas veido 33 % no kopējām aprēķinātajām investīciju izmaksām RP3 laikā. Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā ir minēts, ka citas jaunās investīcijas sastāv no nomaīņas un/vai modernizācijas, kas saistīta ar sakaru sistēmām, radio, navigācijas palīgīdzekļiem, kā arī gaisa satiksmes pakalpojumu rezerves un atbalsta sistēmām. Tomēr Komisija atzīmē, ka Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā nav sniegta informācija par to, kā katra no šīm pārējām jaunajām investīcijām veicinās vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanu.
- (171) Ņemot vērā 167.–170. apsvērumā izklāstītos apsvērumus, Komisija uzskata, ka Zviedrija nav atbilstoši pierādījusi, ka 166. apsvērumā minētā novirze varētu tikt attiecināta tikai uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas nepieciešami, lai sasniegtu vietējos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Zviedriju.

- (172) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju ir pietiekami pieminēt, ka Zviedrija savā darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu tendences vai Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Zviedriju.
- (173) Turklāt, pārskatot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā minētos galvenos faktorus un parametrus, kuri ir pamatā darbības uzlabošanas mērķu projektiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", ir izdarīti šādi konstatējumi saistībā ar 2019. gada izmaksu bāzes līniju, kapitāla izmaksām un pensijām.
- (174) Komisija atzīmē, ka Zviedrija ierosina korigēt 2019. gada bāzes līniju, lai ņemtu vērā trīs jaunu lidostu ieviešanu maršruta maksājumu sistēmā, sākot ar 2020. gadu. Darbības izvērtēšanas iestāde atzīmē, ka šīs korekcijas lielākā daļa ir saistīta ar Skandināvijas kalnu lidostu, kur aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs SDATS sniedz gaisa satiksmes vadības pakalpojumus. Darbības uzlabošanas plāna projektā ir ziņots, ka daudzas Zviedrijas lidostas sniedz maršruta pakalpojumus. Zviedrija norāda, ka ļaut lidostām sniegt maršruta un pieejas pakalpojumus ir izmaksu ziņā efektīvāk, jo termināla manevrēšanas laukumi Zviedrijas lidostās ir lieli un ģeogrāfiski attāli.
- (175) Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādīts, ka trīs jauno lidostu iekļaušana maršruta shēmā nepārceļ pienākumus vai izmaksas starp shēmā jau iekļautajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Darbības izvērtēšanas iestāde konstatēja, ka Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā šī korekcija nav skaidri paskaidrota.
- (176) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumiem, Komisija uzskata, ka Zviedrijai vajadzētu vēlreiz izvērtēt summas, kuras tiek ierosināts iekasēt kā pašu kapitāla atdevi LfV kapitāla izmaksu ietvaros. Darbības izvērtēšanas iestāde lēš, ka RP3 laikā ziņotās kapitāla izmaksas ir par 1,3 miljoniem EUR lielākas par efektīvajām kapitāla izmaksām. Komisija un darbības izvērtēšanas iestāde īpaši norāda, ka Zviedrijas ierosinātās kapitāla diapazona izmaksas LfV, kas ir 0,7–1,9 %, ir lielākas par kapitāla izmaksām 0,0 %, kuras LfV atļauj Zviedrijas valdība. Komisija atzīmē, ka LfV kapitāla ierosinātās izmaksas ietver vairāku Zviedrijas lidostu, kuras sniedz maršruta pakalpojumus, pašu kapitāla atdevi. Komisija uzskata, ka Zviedrijai vajadzētu precizēt un pamatot šo lidostu iekļaušanu visās LfV izmaksu pozīcijās vai arī atbilstoši pārskatīt savu iesniegumu.
- (177) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes ieteikumiem, Komisija uzskata, ka Zviedrijai vajadzētu vēlreiz izvērtēt ierosinātās pensiju izmaksas. Darbības izvērtēšanas iestāde konstatēja, ka LfV pensiju izmaksu vidējā daļa RP3 laikā ir ievērojami lielāka nekā Savienības mēroga vidējā daļa. Tā arī konstatēja, ka ar valsts pensiju shēmu saistītie ieguldījumi ir iekļauti personāla izmaksās kā sociālās apdrošināšanas izmaksas, nevis pensiju izmaksās, kas ziņošanas tabulās norādītas atsevišķi. Darbības izvērtēšanas iestāde norāda, ka pensiju izmaksas ir ierakstītas arī kapitāla izmaksās, jo parādi, kas saistīti ar pensiju izmaksām no iepriekšējiem pārskata periodiem, ir iekļauti aktīvu bāzē. Darbības izvērtēšanas iestāde secina, ka pārredzamības trūkums definētās pabalstu shēmas pieņemumos varētu kļūt par problēmu RP3 izmaksu atbrīvojuma verifikācijā. Komisija uzskata, ka Zviedrijai vajadzētu pārredzami ziņot par pensiju izmaksām ziņošanas tabulu atsevišķajā pensiju izmaksu rindā.
- (178) Pamatojoties uz 161.–177. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Zviedrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (179) Komisijai ir bažas attiecībā uz Zviedrijas termināla izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu projektiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu.
- (180) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci ar maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Zviedrijas termināla tarififikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +0,9 % ir lielāka nekā tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Zviedrijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +0,2 % RP3 laikā.

- (181) Otrkārt, Komisija norāda, ka termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence attiecībā uz Zviedrijas termināla tarififikācijas zonu, kas ir +0,9 % RP3 laikā, ir lielāka nekā faktiskā termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence -5,8 %, kas novērota RP2 laikā.
- (182) Treškārt, salīdzinot termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences valsts mērķu projektus ar līdzīgu lidostu veikspēju RP3, Komisija atzīmē, ka aprēķinātās vienības izmaksas Stokholmas Ārlandas lidostai tiek lēstas lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās aprēķinātās vienības izmaksas, piemērojot ierobežotu rezervi.
- (183) Tāpēc Komisija uzskata, ka Zviedrijai, ņemot vērā minētos apsvērumus, vajadzētu sīkāk pamatot termināla izmaksu efektivitātes mērķus vai arī pārskatīt un samazināt mērķu projektus termināla aprēķinātajām vienības izmaksām RP3.

SECINĀJUMI

- (184) Pamatojoties uz 21.–183. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Beļģijas, Vācijas, Grieķijas, Francijas, Kipras, Latvijas, Luksemburgas, Maltas, Nīderlandes, Rumānijas un Zviedrijas iesniegtie valsts un funkcionālo gaisa telpas bloku darbības uzlabošanas plānu projekti ietver noteiktus darbības uzlabošanas mērķus, kuri neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (185) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 3. punktu attiecīgajām dalībvalstīm trīs mēnešu laikā no šā lēmuma pieņemšanas dienas ir jāiesniedz Komisijai to pārskatītie darbības uzlabošanas plānu projekti, ņemot vērā Komisijas sniegtos ieteikumus.
- (186) Beļģijai, Francijai, Vācijai, Luksemburgai, Nīderlandei, kuras kopā ar Šveici izstrādāja un iesniedza RP3 darbības uzlabošanas plāna projektu FAB līmeni, vajadzētu kopīgi iesniegt pārskatītu darbības uzlabošanas plāna projektu FABEC, kurā ievēroti šajā lēmumā izklāstītie ieteikumi.
- (187) Komisija pēc tam pilnībā novērtēs pārskatītos darbības uzlabošanas plānu projektus saskaņā ar procedūru, kas noteikta Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 15. pantā, un šādas vēlākas novērtēšanas rezultātā Komisija var pieņemt jebkādu nostāju attiecībā uz darbības uzlabošanas mērķu projektiem un citiem darbības uzlabošanas plānu elementiem, attiecībā uz kuriem šajā lēmumā nav izteikti iebildumi.
- (188) Atbilstīgi Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 17. pantam mērķi, kas noteikti darbības uzlabošanas plāna projekta jaunākajā redakcijā, ir piemērojami provizoriski, līdz Komisija pieņems lēmumu par darbības uzlabošanas mērķu vai pārskatīto darbības uzlabošanas mērķu atbilstību, un pēc tam attiecīgajai dalībvalstij vai dalībvalstīm tiks prasīts pieņemt galīgo darbības uzlabošanas plānu.
- (189) Attiecībā uz galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte" ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 17. pantu galīgajā darbības uzlabošanas plānā ietvertajiem mērķiem tiek piešķirts atpakaļejošs spēks. Rezultātā visas ieņēmumu atšķirības, kas radušās, piemērojot vienības likmi vai vienības likmes, kuras aprēķinātas, pamatojoties uz darbības uzlabošanas plāna projektu, nevis vienības likmi vai vienības likmes, kuras aprēķinātas, pamatojoties uz galīgo darbības uzlabošanas plānu, tiks nokārtotas, veicot turpmākas vienības likmes korekcijas RP3 laikā, ko turpmāk reglamentē ar Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 izklāstītajiem ārkārtas pasākumiem RP3 laikā. Tāpēc Komisija pirms attiecīgo galīgo darbības uzlabošanas plānu pieņemšanas neizdarīs secinājumus par vienības likmju atbilstību saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 29. panta 3. punktu.
- (190) Komisija atzīmē, ka dažas dalībvalstis ir norādījušas nodomu iekļaut savā RP3 izmaksu bāzē izmaksu pozīcijas, kas ir saistītas ar lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas sistēmām. Pamatojoties uz darbības uzlabošanas plānu projektos iekļautajiem elementiem, nav bijis iespējams precīzi noteikt, kādā mērā dalībvalstis savā RP3 izmaksu bāzē ir iekļāvušas šādas aprēķinātās izmaksas un, ja šādas izmaksas ir iekļautas, kādā mērā tās ir radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, un tāpēc tās varētu uzskatīt par atbilstošām saskaņā ar darbības uzlabošanas un tarififikācijas sistēmu. Komisijas dienesti ir nosūtījuši *ad hoc* informācijas pieprasījumu visām dalībvalstīm, lai savāktu būtisku informāciju, kā arī sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas vienības likmes atbilstības verificācijas kontekstā. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.

(191) Reaģējot uz Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu, kura sākās 2022. gada 24. februārī, Savienība ir pieņēmusi ierobežojošus pasākumus, aizliedzot Krievijas gaisa pārvadātājiem, visiem Krievijā reģistrētajiem gaisa kuģiem un visiem ārpus Krievijas reģistrētajiem gaisa kuģiem, kuri pieder Krievijas fiziskajām vai juridiskajām personām, uzņēmumiem vai iestādēm vai kurus Krievijas fiziskās vai juridiskās personas, uzņēmumi vai iestādes ir nomājušas vai citādi kontrolē, nolaisties vai pacelties Savienības teritorijā vai tai pārlidot. Šo pasākumu rezultātā gaisa satiksme gaisa telpā virs Savienības teritorijas ir samazinājusies. Tomēr ietekmei Savienības mērogā nevajadzētu būt salīdzināmai ar gaisa satiksmes samazināšanos, ko izraisīja Covid-19 pandēmijas uzliesmojums 2020. gada martā. Tāpēc ir lietderīgi saglabāt esošos pasākumus un procesus darbības uzlabošanas un tarififikācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā. Dalībvalstīm, kurām ir adresēts šis lēmums, pārskatot savus vietējos darbības uzlabošanas mērķus kā daļu no pārskatītajiem darbības uzlabošanas plānu projektiem, vajadzētu pienācīgi ņemt vērā attiecīgo satiksmes izmaiņu operacionālās un finansiālās sekas,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Beļģijas, Vācijas, Grieķijas, Francijas, Kipras, Latvijas, Luksemburgas, Maltas, Nīderlandes, Rumānijas un Zviedrijas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 iesniegtajos valsts un funkcionālo gaisa telpas bloku darbības uzlabošanas plānu projektos ietvertie darbības uzlabošanas mērķi, kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas noteikti trešajam pārskata periodam ("RP3") un izklāstīti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Kiprai un Grieķijai ir jāpārskata un jāsamazina savi maršruta veiktspējas mērķu projekti, kas izteikti maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības vidējās kavēšanās minūtēs katrā lidojumā.

Attiecīgajām dalībvalstīm jānovērtē novērotās novirzes starp iesniegtajiem veiktspējas mērķu projektiem un atbilstošajām atsauces vērtībām, kas noteiktas 2021. gada septembra tīkla darbības plānā attiecībā uz RP3 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu, lai pielāgotos gaidāmajam satiksmes pieprasījumam. Ja tīkla darbības plānā ir ieteikti konkrēti pasākumi veiktspējas darbības uzlabošanai, šādi pasākumi jāņem vērā darbības uzlabošanas mērķu pārskatīšanā.

3. pants

Beļģijai, Grieķijai, Kiprai, Latvijai, Luksemburgai, Maltai, Rumānijai un Zviedrijai ir jāpārskata un jāsamazina izmaksu efektivitātes mērķu projekti, kas noteikti to maršruta tarififikācijas zonām un izteikti kā aprēķinātās vienības izmaksas (DUC).

Pārskatot savus izmaksu efektivitātes mērķu projektus, visām attiecīgajām dalībvalstīm:

- a) jānodrošina, ka pārskatītie izmaksu efektivitātes mērķi atbilst gan Savienības mēroga DUC tendencei, gan Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendencei;
- b) attiecīgi jāsamazina aprēķināto izmaksu apmērs, vismaz 2024. kalendāra gadā;
- c) jāizmanto jaunākās satiksmes prognozes, kas izteiktas pakalpojumu vienībās, saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 10. panta 2. punktu.

Atkāpjoties no a) apakšpunkta, ja Komisija šajā lēmumā ir konstatējusi, ka attiecīgās maršruta tarififikācijas zonas bāzes līnijas vērtība atbilst Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā noteiktajam kritērijam, attiecīgā dalībvalsts nodrošina, ka pārskatītie izmaksu efektivitātes mērķi atbilst vismaz Savienības mēroga DUC tendencei vai Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendencei.

Ja dalībvalsts savā pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā atsaucas uz novirzi saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, tā nodrošina, ka šāda novirze ir pamatota ar atbilstošu informāciju un argumentiem.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Beļģijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Kipras Republikai, Latvijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogīstei, Maltas Republikai, Nīderlandes Karalistei, Rumānijai un Zviedrijas Karalistei.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānos, kuri iesniegti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

1. MĒRĶI, KAS IETVERTI FABEC DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. MĒRĶI, KAS IETVERTI GRIEKĪJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VEIKTSPĒJA"

Vidējā maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības kavēšanās minūtēs katrā lidojumā

	2021	2022	2023	2024
Grieķijas maršruta veiktspējas mērķu projekts	0,32	0,26	0,20	0,20
Atsauces vērtības Grieķijai	0,10	0,14	0,15	0,15

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Grieķijas maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. MĒRĶI, KAS IETVERTI KIPRAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VEIKTSPĒJA"

Vidējā maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības kavēšanās minūtēs katrā lidojumā

	2021	2022	2023	2024
Kipras maršruta veiktspējas mērķu projekts	0,10	0,30	0,40	0,30
Atsauces vērtības Kiprai	0,10	0,16	0,15	0,15

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Kipras maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. MĒRĶI, KAS IETVERTI LATVIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Latvijas maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. MĒRĶI, KAS IETVERTI MALTAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Maltas maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. MĒRĶI, KAS IETVERTI RUMĀNIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Rumānijas maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,1- 6 EUR	38,18 EUR

7. MĒRĶI, KAS IETVERTI ZVIEDRIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Zviedrijas maršruta tarifikācijas zona	2014 bāzes līnijas vērtība	2019 bāzes līnijas vērtība	2020– 2021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR