



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 15.11.2007  
COM(2007) 704 galīgā redakcija

### **KOMISIJAS PAZIŅOJUMS**

**par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 793/2004 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz  
laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās**

## KOMISIJAS PAZIŅOJUMS

**par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 793/2004 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

### 1. IEVADS

Padome 2004. gada 21. aprīlī pieņēma Regulu (EK) Nr. 793/2004, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās. Šis pārskatīšanas mērķis bija uzlabot regulas saturu tā, lai Kopienas pārslogoto lidostu deficītā jauda tiktu pārvaldīta un izmantota iespējami efektīvi. Ieviestajā laika nišu sadales sistēmā būtiski grozījumi netika izdarīti.

Pamatojoties uz 14.a panta 1. punktu Regulā (EEK) Nr. 95/93, kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 793/2004, trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par minētās regulas darbību. Šajā ziņojumā īpaši izvērtē 8., 8.a un 10. panta piemērošanu. Šis paziņojums ir sagatavots minētā pienākuma izpildes nolūkā.

2007. gada 23. janvārī Komisija uzsāka apspriedes, lai apkopotu ieinteresēto personu komentārus par Regulas (EK) Nr. 793/2004 darbību. Komisija saņēma 44 atbildes no šādām personu grupām:

- valsts iestādes,
- reģionālās un vietējās pārvaldes iestādes,
- iesaistītās personas un organizācijas,
- gaisa pārvadātāji,
- lidostas,
- laika nišu koordinatori,
- citi (*Eurocontrol*).

### 2. BŪTISKĀKIE JAUTĀJUMI

No saņemtajām atbildēm var secināt turpmāko.

- (1) Gan dalībvalstis, gan citas iesaistītās personas akcentē, ka Regula (EK) Nr. 793/2004 ir bijusi spēkā tikai trīs gadus. Tas nav pārāk ilgs laiks, tāpēc ir grūti noteikt, kādas ir galvenās tendences, un pietiekami objektīvi novērtēt sasniegtos rezultātus.
- (2) Gaisa pārvadātāji norāda, ka galvenā problēma, kuras dēļ trūkst laika nišu pārslogotajās lidostās, ir deficītā lidostu jauda. Tā kā laika nišu deficīts ir tikai šīs problēmas simptoms, gaisa pārvadātāji iestājas par to, ka drīzāk būtu jāpalielina lidostu fiziskā jauda.
- (3) Lidostas atzinīgi novērtē regulas ieviešanas pozitīvos rezultātus, bet attiecībā uz tuvākajos gados paredzamo jaudas pārslodzi tās arī norāda, ka ar papildu noteikumiem

un vietējām vadlīnijām jaudas izmantojums ir jāuzlabo vēl sekmīgāk. Virkne lidostu šajā sakarā ir paudušas konkrētus ieteikumus.

- (4) Runājot par Regulā (EK) Nr. 793/2004 pārdefinēto laika nišu piešķiršanas procedūru, dalībvalstis un visas pārējās iesaistītās personas uzskata, ka tā ir būtiski uzlabojusies, pat ja izvērtēt tās ietekmi lidostas izmantojuma efektivitātes kategorijās nav vienkārši.
- (5) Gaisa pārvadātāju izturēšanos ļoti ietekmē dalībvalstu pienākums paredzēt sankcijas vai līdzvērtīgus pasākumus gadījumos, kad laika nišas izmantotas ļaunprātīgi. Kopš sankcijas ir ieviestas, pārvadātāji sekmīgāk ievēro dažādos noteikumus par laika nišu sadali un faktisko izmantošanu lidostās, kā rezultātā šīs pastāvošās sankcijas vai līdzvērtīgos pasākumus nav bijis jāpiemēro.
- (6) Laika nišu koordinatori uzskata, ka ar Regulu (EK) Nr. 793/2004 ieviesti daudzi uzlabojumi salīdzinājumā ar Regulu (EEK) Nr. 95/93 un ka tā darbojas pietiekami labi. Tomēr vēl ir iespējami uzlabojumi, jo īpaši attiecībā uz jaunienācējiem, vietējiem noteikumiem un koordinatoru lomu.

Turpmāk tekstā izklāstīti konkrēti apsvērumi saistībā ar jautājumiem, kas aktualizēti Komisijas apspriedes dokumentā. Šajā tekstā „regula” ir vienīgi Regula (EK) Nr. 793/2004.

### 3. JAUNIENĀCĒJI

***Jaunienācēju noteikumam ir neliela ietekme uz konkurenci Kopienas lidostās un uz deficītās jaudas vislabāko izmantojumu.***

Dalībvalstis nevar spriest par to, cik lielā mērā regula ir sekmējusi papildu iespējas jaunienācējiem, jo dalībvalstu iestādes var tikai noteikt, cik jaunienācēju darbojas lidostās, kurās laika nišas tiek koordinētas, bet tās nevar zināt, vai jaunienācēju skaits būtu tāds pats, ja jaunienācēju noteikums tajās netiktu piemērots. Dažas dalībvalstis uzskata, ka jaunienācēja definīcija ir pārlietu sarežģīta un ka tā nesniedz pietiekami skaidru priekšstatu par jaunienācēja jēdzienu, kā rezultātā to var interpretēt dažādi.

Dažas dalībvalstis atzīst, ka jaunienācēju noteikums, atbilstoši kuram šo valstu pārvadātāji var iegūt laika nišas citu dalībvalstu lidostās, ir lietderīgs. Jaunienācēju noteikums tikpat sekmīgi ir piemērojams arī attiecībā ar trešām valstīm: pateicoties šim noteikumam, trešo valstu pārvadātājiem ir bijusi iespēja iegūt laika nišas pārslogotās Kopienas lidostās.

Tomēr var uzskatīt, ka šis noteikums ir pārāk ierobežojošs: kad administrācija piešķir laika nišas no kopējā fonda, šis noteikums paredz prioritāti jaunienācējiem, tāpēc tiem gaisa pārvadātājiem, kas jau veic mazāka mēroga lidojumus no pārslogotās lidostas, var būt sarežģīti savu darbību izvērst un konkurēt ar tirgū esošajām aviokompānijām konkrētajā maršrutā. Šāda darbības izvēršana būtu tikpat laba metode konkurences sekmēšanai kā atbalsts jaunienācējiem, ja ne pat labāka.

Savukārt pieredze citās dalībvalstīs liecina, ka iemesls, kādēļ gaisa pārvadātāji nevar ienākt tirgū kādā lidostā, nav vis laika nišu deficīts, bet gan drīzāk intereses trūkums no jaunienācēju puses par pieejamajām laika nišām.

Kāda dalībvalsts norādīja, ka atbilstīgi jaunienācēju noteikumam piešķirtās laika nišas nereti netiek izmantotas, vai arī tās izmanto tikai neilgu laiku. Tā secina, ka tādējādi jaunienācēji

nav palielinājuši konkurenci tirgū esošajiem pārvadātājiem. Šī konkrētā dalībvalsts tā vietā atbalsta vietējā noteikuma ieviešanu, atbilstoši kuram prioritāti gaisa pārvadātājiem un gaisa pārvadājumu pakalpojumiem noteiktu, pamatojoties uz tādiem kritērijiem kā izmantotā gaisa kuģa lielums, jauni galamērķi un lidojumu biežums maršrutos, kuros tiek veikti mazāk nekā trīs reisi turp un atpakaļ dienā. Divas dalībvalstis ziņo, ka jaunienācēju noteikums ir sekmējis jaunu maršrutu izveidi un ka lielākā daļa jaunienācējiem piešķirto laika nišu ir izmantotas lidojumiem tuvos vai vidēji tālos maršrutos.

Lidostas apgalvo, ka jaunienācējiem piemērotie noteikumi konkurenci starp gaisa pārvadātājiem faktiski nav ietekmējuši, jo jaunienācēju klātbūtne lidostās ir maznozīmīga un ar tiem saistās virkne nelielu darbību, kas nerada reālu konkurenci attiecīgajā tirgū. To jo īpaši akcentē relatīvi nelielais skaits kopējā fondā pieejamo izdevīgo laika nišu. Ja jaunienācēju noteikumu piemēro pārlietu strikti, deficītā jauda var tikt izmantota nepietiekami efektīvi. Alternatīvs ierosinājums ir turpmāk labāk izstrādāt vietējos noteikumus — kā līdzekli jaudas optimizācijai. Atbilstoši šim scenārijam dalībvalstīm būtu iespēja izvairīties no jaunienācēju noteikuma piemērošanas un apstiprināt savus vietējos noteikumus.

Gaisa pārvadātāji novēro grūtības, pienācīgi novērtējot jaunienācēju noteikuma ietekmi. Tie uzskata, ka gaisa pārvadātāju konkurence Eiropā ir pietiekami sīva un ka, neraugoties uz lidostu pārslogotību, jaunienācēji var konkurēt ar tirgū esošiem pārvadātājiem gan lielākajās, gan arī sekundāras nozīmes lidostās. Viens gaisa pārvadātājs ziņo, ka pēdējā desmitgadē mazbudžeta pārvadātāji ir vai nu uzsākuši jaunu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, vai arī palielinājuši sniegto pakalpojumu skaitu 32 koordinētās ES lidostās. Šādi dati varētu liecināt par jaunienācēju noteikuma efektivitāti. Tomēr tiek atzīmēts, ka nav skaidras saiknes starp šīm attīstības tendencēm un regulu, kas tika pieņemta tikai 2004. gadā.

Vairāki koordinatori apgalvo, ka Kopienā reģistrētiem pārvadātājiem un — vēl jo mazāk — trešo valstu gaisa pārvadātājiem nav pietiekamas izpratnes par jaunienācēju noteikumu. Koordinatori lielākoties uzskata, ka tiem nav pietiekamas kvalifikācijas, lai spriestu par to, vai jaunienācēju noteikums ir sekmējis konkurenci Kopienas iekšējos maršrutos, jo konkurenci lidostās ietekmē vairāki faktori. Ieviešot plašāku to noteikumu klāstu, kas reglamentē jaunienācējus, varētu izvairīties no situācijas, kurā pārāk strikta noteikuma piemērošana būtu pretrunā citiem regulas mērķiem, piemēram, pēc iespējas optimālai deficītās jaudas izmantošanai.

Turklāt kāds koordinators apgalvo, ka laika nišu sekundārā tirdzniecība ir vairāk sekmējusi laika nišu izmantojuma efektivitātes palielināšanos nekā jaunienācēju noteikums, jo šīs tirdzniecības rezultātā mazi gaisa kuģi, kas apkalpo īsos maršrutos, ir aizstāti ar lieliem gaisa kuģiem tālajos maršrutos.

Tā kā jaunienācēji atbilstoši savam statusam var pieteikties tikai uz ierobežotu skaitu laika nišu, tie savus pakalpojumus izvērst nevar, un ir maz ticams, ka tie izveidotu ilgtspējīgu pārvadājumu darbību tīklu un konkurētspējīgu šo darbību kritisko masu. Šāds ierobežojums varētu novest pie laika nišu fragmentācijas mazo ekspluatantu vidū, kā rezultātā tiktu nostiprināta tirgū esošo pārvadātāju relatīvi stabilā pozīcija centrālajās lidostās.

#### 4. KOORDINATORA NOZĪME

***Būtiskākās problēmas, kas rodas, pildot koordinatora funkcijas, ir saistītas ar tā neitralitāti un funkcionālo neatkarību. Fakti liecina, ka visās dalībvalstīs regulas attiecīgie***

***noteikumi nav vēl vienādi un konsekventi piemēroti.***

Dažas dalībvalstis laika nišu koordinators pienākumus ir uzticējušas lidostas operatoram un atzīst, ka tāpēc koordinators nav regulā paredzētās funkcionālās neatkarības no visām ieinteresētajām personām. Lielākā daļa dalībvalstu funkcionālā ziņā laika nišu koordinators ir atdalījušas no visām ieinteresētajām personām un apgalvo, ka tādējādi ir iespējams nodrošināt attiecīgā koordinators darbību neitralitāti un neatkarību.

Gaisa pārvadātāji vērs uzmanību uz to, ka vēl ne visās dalībvalstīs laika nišu koordinators neatkarība un jo īpaši tā funkcionālā nodalīšana ir nodrošināta pietiekamā mērā. Komisijai ir lūgts prioritārā kārtā nodrošināt, lai attiecīgie regulas noteikumi tiktu konsekventi piemēroti visā ES. Mazbudžeta pārvadātāji ir noraizējušies par to, ka laika nišu koordinators varētu būt pārāk daudz pilnvaru, un ierosina, ka, pieņemot pārsūdzēšanas procedūru, šī problēma tiktu atrisināta.

Reģionālie gaisa pārvadātāji uzskata, ka, līdztekus angļu valodai laika nišu koordinācijas komitejā izmantojot arī citas valodas, tiek kavēta tās darbība. Tie ierosina vai nu vajadzības gadījumā nodrošināt tulkojumu iespējas, vai arī pieņemt angļu valodu kā šo komiteju darba valodu. Kāds gaisa pārvadātājs ierosina, ka komitejas efektivitāti varētu uzlabot tad, ja būtu viena koordinācijas komiteja katram koordinators (nevis katrai lidostai).

Laika nišu koordinators ar atzinību novērtē to, ka regulā ir akcentēta koordinators neatkarības nozīme. Dalībvalstis ir daudz paveikušas, lai ieviestu attiecīgos regulas noteikumus, lai gan vēl ne visiem koordinators ir pietiekami neatkarīgs statuss. Koordinators neatkarību varētu uzlabot, ja tiem attiecībā uz budžetu vairs nevajadzētu rēķināties ar lidostu operatoriem vai gaisa pārvadātājiem. Tomēr ne ar konkrētiem skaitļiem, ne citādi koordinators nav pamatotu ziņu par to, ka šāda finansiālā kārtība viņu stāvokli pasliktinātu.

Vispārēji pastāv uzskats, ka pilnīga grafika datu pārskatāmība sekmēs neitralitāti un nediskrimināciju laika nišu sadales procesā, jo visiem izskatīšanai būs pieejami apliecinājumi koordinators pieņemtajiem lēmumiem par laika nišu sadali. Ir ziņas par to, ka dažās dalībvalstīs pastāv būtiskas problēmas saistībā ar koordinators iedalīto grafiku pārskatāmību. Ir atzīmēts, ka pašlaik ne visi ES koordinators iesniedz savus datus laika nišu sadales datubāzē, kas bez maksas pieejama visiem gaisa pārvadātājiem.

## **5. LAIKA NIŠU PIEŠĶIRŠANAS PROCEDŪRA**

***Ar vietējām vadlīnijām eventuāli ir iespējams veiksmīgāk pielāgoties vietējiem apstākļiem tā, lai pārslogotajās lidostās pastāvošās laika nišas varētu izmantot labāk, ja vien šādas vadlīnijas atbilst regulas nosacījumiem.***

Dalībvalstūrāt, neraugoties uz to, ka nepastāv vispārēji pieņemta definīcija tam, ko nozīmē „lidostas jaudas efektīvs izmantojums”, virkne jaunu vai grozītu noteikumu regulā ir sekmējusi efektīvāku lidostu jaudas izmantojumu, proti: jaunā laika nišu sēriju definīcija, efektīvāka tā noteikuma piemērošana, atbilstoši kuram piešķirtā kapacitāte ir obligāti jāizmanto („use-it-or-lose-it” noteikums), un stingrāki *force majeure* noteikumi.

Lidostas uzsver regulas potenciālo pievienoto vērtību, jo ar šo tiesību aktu ir atļauts ieviest vietējos noteikumus, lai uzlabotu laika nišu sadales procesu daudz elastīgākā veidā. Tomēr šos sasniegtos pozitīvos rezultātus uzskata par ierobežotiem, un noteikumu efektivitāti var uzlabot, ar piešķirtās kapacitātes obligātas izmantošanas noteikumu palielinot laika nišu

izmantošanas koeficientu un ļaujot lidostām ieviest maksājumu par laika nišas rezervēšanu, kas varētu pārvadātājus stimulēt piešķirtās laika nišas arī faktiski izmantot. Maksājums būtu jāveic iepriekš par katru piešķirto laika nišu, un iemaksātā naudas summa tiktu ieturēta gadījumā, ja laika niša netiek izmantota.

Gaisa pārvadātāji norāda, ka nav vienotas „lidostu jaudas efektīva izmantojuma” definīcijas. Tie piedāvā vairākas iespējas, tostarp iekļaut definīcijā mērķi maksimāli palielināt katrā laika nišā pārvadāto pasažieru skaitu, vai arī sniegt pēc iespējas lielāku ieguldījumu konkrētās lidostas tīkla attīstībā. Tā kā nav skaidras definīcijas, pārskatītās regulas ietekmi izvērtēt ir sarežģīti. Šā vai tā visbūtiskākais uzlabojums ir vairāk iespēju piemērot vietējās vadlīnijas, kā arī atbilstoši gadījumam paredzētie elastīgie noteikumi, lai pielāgotu laika nišu sadalījumu vietējiem apstākļiem. Ir jānodrošina šādu vietējo noteikumu atbilstība Kopienas tiesību aktiem.

Laika nišu koordinatori ir novērojuši, ka jaunā laika nišu sēriju definīcija un stingrāka *force majeure* definēšana ir pozitīvi ietekmējusi darbību efektivitāti. Piemērojot šo regulu, ir palielināts minimālais skaits laika nišu, kuras jāekspluatē, lai iegūtu vēsturiskās tiesības uz kādas laika nišu sērijas ekspluatāciju. Tādējādi lidostās, lai gan ne būtiskā apmērā, bet tomēr ir samazināta arī grafīku fragmentācija.

## 6. TIESĪBU AKTA PIEMĒROŠANA

***Ieviešot preventīvas sankcijas vai līdzvērtīgus pasākumus pret ļaunprātīgu laika nišu izmantošanu, esošā jauda izmantota labāk.***

Kāda dalībvalsts ir novērojusi, ka laika nišu koordinators iespējai atsaukt laika nišu, ja gaisa pārvadātājs to neizmanto atbilstīgi regulai, ir spēcīga preventīva iedarbība, kas, savukārt, ir skaidrs, ar šo regulu panākts regulatīvs uzlabojums.

Lidostas nav apmierinātas ar ietekmi, kāda ir noteikumiem, ar ko īsteno tiesību aktus labākas lidostu izmantošanas sekmēšanai, jo tās uzskata, ka nav konstruktīvi izveidot procedūras, kuru rezultātā piemēro gaisa satiksmes pārvaldības iestāžu noteiktas sankcijas. Lidostas pauž viedokli, ka būtu iespējams paveikt vairāk, nosakot līdzekļus pareizai regulas piemērošanai. Šajā sakarā būtu ieteicama sistemātiska konsekvence starp lidostas laika nišām un lidojumu plāniem, un būtu vēlams ieviest īstenošanas noteikumus.

Lidostas arī apgalvo, ka koordinatori reti izmanto savas pilnvaras atsaukt laika nišu no tiem gaisa pārvadātājiem, kas atkārtoti un ar nodomu veic savu darbību ārpus piešķirtajām laika nišām. Tomēr nav precizēts, vai iemesls tam ir koordinatoru nevēlēšanās izmantot savas izpildes pilnvaras, vai arī tas ir saistīts ar teicamu gaisa pārvadātāju rīcību.

Gaisa pārvadātāji atzinīgi novērtē pozitīvos rezultātus, kas sasniegti, nosakot efektīvas, samērīgas un preventīvas sankcijas vai līdzvērtīgus pasākumus, lai izvairītos no ļaunprātīgas laika nišu sadales mehānisma izmantošanas. Tomēr šie pozitīvie rezultāti nav izteikti skaitļos. Rodas iespaids, ka sankciju piemērošanas iespējai ir preventīva ietekme un ka tādējādi tās ir efektīvs līdzeklis, lai sasniegtu mērķi — efektīvāku laika nišu izmantošanu. Gaisa pārvadātāji uzsver, ka turpmākajām sankcijām ir jābūt samērīgām.

Kāds gaisa pārvadātājs, savukārt, uzskata, ka regulā nav kopēju principu tam, kā pārraudzīt laika nišu izmantošanas precizitāti un — attiecīgā gadījumā — sankciju piemērošanu. Daži koordinatori šos principus piemēro konsekventi, kamēr citi ne. Šī situācija radījusi neskaidrības un nevienlīdzīgu attieksmi pret gaisa pārvadātājiem. Tas pats gaisa pārvadātājs arī uzsver, ka dalībvalstu pieņemtajiem pasākumiem pret laika nišu ļaunprātīgu izmantošanu būtu jābūt publiskotiem, lai tādējādi tiktu sekmēta pārskatāmība.

Reģionālie gaisa pārvadātāji uzskata, ka, spriežot par to, vai ir ievērots noteikums par piešķirtās kapacitātes obligātu izmantošanu („use-it-or-lose-it” noteikums), virkne apstākļu, kas nav atkarīgi no gaisa pārvadātāju rīcības, būtu jāuzskata par *force majeure*: laika apstākļi, kas mazāku gaisa kuģu ekspluatantus ietekmē vairāk nekā citus pārvadātājus; lidojumu atcelšana kolektīvu protesta akciju vai streiku dēļ; gaisa satiksmes pārvaldības problēmu izraisīta virkne kavēšanos vienā dienā, kuru rezultātā lidojumi ir jāatceļ.

Laika nišu koordinatori norāda, ka tie nav vēl izmantojuši savas pilnvaras atsaukt laika nišu no tiem gaisa pārvadātājiem, kas atkārtoti un ar nodomu veic savu darbību ārpus piešķirtajām laika nišām. Tomēr ar šīm pilnvarām koordinatori ir daudz vienkāršāk vajadzības gadījumā pārliecināt gaisa pārvadātājus mainīt savu rīcību.

Kāds koordinators min, ka Komisijai pašai ir liela atbildība kontroles un regulas piemērošanas ziņā un ka tai par prioritāti vajadzētu noteikt koordinācijas standartu paaugstināšanu ES. Cits koordinators, savukārt, ierosina, ka koordinatori vajadzētu piešķirt pilnvaras lūgt gaisa satiksmes pārvaldības iestādēm atteikt lidojuma plānu gadījumā, kad gaisa pārvadātājs laika nišas izmanto ļaunprātīgi.

## 7. SECINĀJUMI

Šķiet, ka jaunienācēju noteikums konkurenci Kopienas lidostās un optimālu deficītās jaudas izmantojumu lidostās ir ietekmējis tikai nebūtiski, jo daži fakti liecina, ka šis noteikums visiem nav saprotams un tādējādi var izveidoties situācija, kurā jaunienācēju klātbūtne pārslogotajās lidostās ir maznozīmīga, un ar tiem saistās virkne nelielu darbību, kas nerada reālu konkurenci attiecīgajā tirgū.

Ar vietējām vadlīnijām eventuāli ir iespējams veiksmīgāk pielāgoties vietējiem apstākļiem tā, lai pārslogotajās lidostās esošās laika nišas varētu izmantot labāk. Būtu jāparedz vairāk iespēju ieviest vietējās vadlīnijas, ja vien tās atbilst regulas noteikumiem.

Lai gan šī regula ir ieviesusi dažus uzlabojumus attiecībā uz lidostu jaudas izmantojumu, tā nav piemērots līdzeklis, lai risinātu pieaugošās pārslogotības problēmu Kopienas lidostās. Lai panāktu efektīvāku deficītās lidostu jaudas izmantojumu un līdztekus tam arī, iespējams, labāk strukturētu pieeju laika nišu sadales sistēmām atbilstoši komerciāliem apsvērumiem, ir jāsteno pasākumi, kas izklāstīti 2007. gada oktobrī pieņemtajā Komisijas paziņojumā „Rīcības plāns lidostu jaudas, efektivitātes un drošības sekmēšanai Eiropā”.

Ir bažas par koordinatoru neitralitāti un funkcionālo neatkarību koordinētās Kopienas lidostās. Fakti liecina, ka visās dalībvalstīs regulas attiecīgie noteikumi nav vēl vienoti un konsekventi piemēroti.

Ieviešot preventīvas sankcijas vai līdzvērtīgus pasākumus pret ļaunprātīgu laika nišu izmantošanu, ir uzlabots esošās jaudas izmantojums.

Lai gan ar šo regulu ir ieviesta virkne būtisku uzlabojumu efektīvākai deficītās jaudas izmantošanai, Komisijai tagad nāksies koncentrēties uz to, lai pienācīgi īstenotu vairākus aspektus, saistībā ar kuriem iesaistītajām personām ir radušās īpašas grūtības. Turklāt Komisija secina, ka spēkā esošās regulas darbību varētu uzlabot ar skaidrojošu instrumentu, kurā būt skaidri norādīta konkrētu noteikumu piemērošanas joma. Ar laiku Komisija varētu paredzēt šā dokumenta teksta daļēju pārskatīšanu, ja tas izrādītos nepieciešams.