

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 139



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

65. gadagājums

2022. gada 18. maijs

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/759 (2021. gada 14. decembris), ar ko attiecībā uz metodiku, kā aprēķināt aukstumapgādei un centralizētajai aukstumapgādei izmantotās atjaunīgās enerģijas daudzumu, groza Direktīvas (ES) 2018/2001 VII pielikumu 1
- ★ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/760 (2022. gada 8. aprīlis), ar ko attiecībā uz pārejas noteikumiem par Ukrainā izdotiem inspekcijas sertifikātiem groza Deleģēto regulu (ES) 2021/2306 13
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/761 (2022. gada 13. maijs), ar kuru attiecībā uz nosaukumu, kas reģistrēts Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā, apstiprina specifikācijas grozījumu, kurš nav maznozīmīgs ("Agneau du Périgord" (AÇIN)) 15

LĒMUMI

- ★ Padomes Lēmums (ES) 2022/762 (2022. gada 12. maijs) par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāieņem Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli ostas valsts kontroles komitejā attiecībā uz Krievijas Federācijas dalību Parīzes saprašanās memorandā 16
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/763 (2021. gada 21. decembris) par valsts atbalstu SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N), ko Portugāle plāno īstenot attiecībā uz TAP SGPS (izziņots ar dokumenta numuru C(2021) 9941) ⁽¹⁾ 19
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/764 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Horvātija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2284) ⁽¹⁾ 72

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/765 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Somija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2285) ⁽¹⁾ 81
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/766 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Īrija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2287) ⁽¹⁾ 89
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/767 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Portugāle iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2288) ⁽¹⁾ 97
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/768 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Slovākija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2289) ⁽¹⁾ 107
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/769 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Lietuva iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2290) ⁽¹⁾ 116
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/770 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Dānija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2291) ⁽¹⁾ 124
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/771 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Igaunija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2292) ⁽¹⁾ 133
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/772 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Čehija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2293) ⁽¹⁾ 143
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/773 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Itālija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2294) ⁽¹⁾ 153
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/774 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Austrija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2297) ⁽¹⁾ 162
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/775 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Ungārija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2298) ⁽¹⁾ 172

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/776 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Spānija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2300) ⁽¹⁾ 182
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/777 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Slovēnija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2302) ⁽¹⁾ 191
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/778 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Bulgārija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2303) ⁽¹⁾ 199
- ★ Komisijas Lēmums (ES) 2022/779 (2022. gada 13. aprīlis) par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Polija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2304) ⁽¹⁾ 208
- ★ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2022/780 (2022. gada 13. aprīlis) par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Šveice iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, un ar ko nosaka ieteikumus šo mērķu pārskatīšanai (izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2313) ⁽¹⁾ 218

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2022/759

(2021. gada 14. decembris),

ar ko attiecībā uz metodiku, kā aprēķināt aukstumapgādei un centralizētajai aukstumapgādei izmantotās atjaunīgās enerģijas daudzumu, groza Direktīvas (ES) 2018/2001 VII pielikumu

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 7. panta 3. punkta piekto daļu,

tā kā:

- (1) Direktīvas (ES) 2018/2001 VII pielikumā ir izklāstīta metodika, kā aprēķināt atjaunīgo enerģiju no siltumsūkņiem, ko izmanto siltumapgādei, bet tā nereglamentē, kā aprēķināt atjaunīgo enerģiju no siltumsūkņiem, ko izmanto aukstumapgādei. Tā kā minētajā pielikumā nav noteikta metodika, kā aprēķināt atjaunīgo enerģiju no siltumsūkņiem, ko izmanto aukstumapgādei, aukstumapgādes sektoram nav iespēju dot ieguldījumu Direktīvas (ES) 2018/2001 3. pantā noteiktā Savienības vispārējā atjaunīgās enerģijas mērķrādītāja sasniegšanā, un dalībvalstīm, jo īpaši tām, kurām enerģijas patēriņā ir augsts aukstumapgādei vajadzīgās enerģijas īpatsvars, ir grūtāk sasniegt siltumapgādes un aukstumapgādes mērķrādītāju un centralizētās siltumapgādes un aukstumapgādes mērķrādītājus saskaņā ar minētās direktīvas attiecīgi 23. un 24. pantu.
- (2) Tāpēc Direktīvas (ES) 2018/2001 VII pielikumā būtu jāievieš atjaunīgās aukstumapgādes, arī centralizētās aukstumapgādes, aprēķina metodika. Šāda metodika ir vajadzīga, lai nodrošinātu, ka aukstumapgādei vajadzīgās atjaunīgās enerģijas īpatsvars visās dalībvalstīs tiek aprēķināts saskanīgi un ka ir iespējams uzticami salīdzināt visu aukstumapgādes sistēmu spēju aukstumapgādei izmantot atjaunīgo enerģiju.
- (3) Saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 7. panta 3. punkta sesto daļu šajā metodikā būtu jāiekļauj minimālie sezonālie lietderības koeficienti (SPF) siltumsūkņiem, kas darbojas reversajā režīmā. Tā kā visas aktīvās dzesēšanas sistēmas var uzskatīt par siltumsūkņiem, kas darbojas reversā režīmā (dzesēšanas režīmā), minimālie sezonālie lietderības koeficienti būtu jāpiemēro visām aukstumapgādes sistēmām. Tas ir nepieciešams tāpēc, ka siltumsūkņi atvada siltumu un to pārnes no vienas vietas uz citu. Aukstumapgādes gadījumā siltumsūkņi atvada siltumu no telpas vai tehnoloģiska procesa un novada to vidē (gaisā, ūdenī vai zemē). Siltuma atvadišana ir dzesēšanas būtība un siltumsūkņa pamatfunkcija. Tā kā šī atvadišana ir pretēja dabiskajai enerģijas plūsmai no siltā uz auksto, šādi atvadišanai ir vajadzīga enerģijas ielaide siltumsūkni, kas darbojas kā aukstuma ģenerators.
- (4) Obligāta minimālo sezonālo lietderības koeficientu iekļaušana metodikā ir saistīta ar to, ka, nosakot, vai siltumsūkņi izmanto atjaunīgo enerģiju, liela nozīme ir energoefektivitātei. Aukstumapgādes gadījumā atjaunīgā enerģija ir atjaunīgais aukstuma avots, kas var palielināt aukstumapgādes procesa efektivitāti un paaugstināt aukstumapgādes sezonālo lietderības koeficientu. Lai gan augsts sezonālais lietderības koeficients ir energoefektivitātes indikators, tas vienlaikus ir aizstājējradītājs, kas apliecina atjaunīgu aukstuma avotu klātbūtni un izmantošanu aukstumapgādē.

⁽¹⁾ OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.

- (5) Aukstumapgādē aukstuma avots darbojas kā siltuma uztvērējs, jo tas absorbē siltumu, ko siltumsūkņš atvada un tad novada ārpus dzesējamās telpas vai tehnoloģiskā procesa. Atjaunīgās aukstumapgādes apmērs ir atkarīgs no aukstumapgādes procesa efektivitātes un ir vienāds ar siltuma daudzumu, ko absorbē siltuma uztvērējs. Praksē tas ir ekvivalents aukstumapgādes jaudai, ko nodrošina aukstuma avots.
- (6) Aukstuma avots var būt apkārtējās vides enerģija vai ģeotermālā enerģija. Apkārtējās vides enerģija ir apkārtējā gaisā (iepriekš saukta par aerotermālo) un apkārtējā ūdenī (iepriekš saukta par hidrotermālo), savukārt ģeotermālā enerģija nāk no zemes dzīlēm. Aprēķinot atjaunīgās enerģijas īpatsvaru enerģijas bruto galapatēriņā, būtu jāņem vērā apkārtējās vides enerģija un ģeotermālā enerģija, ko izmanto aukstumapgādei ar siltumsūkņu un centralizētās aukstumapgādes sistēmām, ar noteikumu, ka galīgā enerģijas izlaide būtiski pārsniedz primārās enerģijas ielaidi, kas vajadzīga siltumsūkņu darbināšanai. Šo prasību, kas noteikta Direktīvas (ES) 2018/2001 7. panta 3. punkta trešajā daļā, varētu izpildīt ar pienācīgi augstiem sezonālajiem lietderības koeficientiem, kā noteikts metodikā.
- (7) Ņemot vērā aukstumapgādes risinājumu dažādību, ir jānosaka, kuri aukstumapgādes risinājumi būtu jāiekļauj metodikas tvērumā un kuri no tās tvēruma būtu jāizslēdz. Dzesēšana ar dabisku siltumenerģijas plūsmu bez dzesēšanas ierīces iesaistes ir pasīva dzesēšana, tāpēc tā no aprēķina tvēruma saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 7. panta 3. punkta ceturto daļu būtu jāizslēdz.
- (8) Aukstumapgādes nepieciešamības samazināšanu ar ēku konstrukciju, piem., ēku izolāciju, zaļo jumtu, veģetācijas sienu un noēnojumu vai lielāku ēkas masu, lai gan tā ir vērtīga, var uzskatīt par pasīvo dzesēšanu, tāpēc to atjaunīgās aukstumapgādes aprēķina tvērumā iekļaut nevajadzētu.
- (9) Ventilāciju (dabisku vai mehānisku), kas ir apkārtējā gaisa ielaišana telpā, lai nodrošinātu pienācīgu iekštelpu gaisa kvalitāti, uzskata par pasīvo dzesēšanu, tāpēc arī to atjaunīgās aukstumapgādes aprēķina tvērumā iekļaut nevajadzētu. Šis izņēmums būtu jāslēdz arī tad, ja ventilācijas procesā tiek ielaists auksts apkārtējais gaiss un tāpēc aukstumapgāde dažos gada periodos samazinās; šī dzesēšana nav primārā funkcija, un vasarā ventilācija var veicināt gaisa sasīšanu un tāpēc aukstumapgādes slodzi palielināt. Tomēr, ja aukstumapgādes vajadzībām par siltum pārneses aģentu izmanto ventilācijas gaisu, attiecīgo aukstumu, ko var nodrošināt vai nu aukstuma ģenerators, vai brīvā dzesēšana, uzskata par aktīvo dzesēšanu. Situācijās, kad ventilācijas gaisa plūsma tiek palielināta virs ventilācijai nepieciešamās nolūkā nodrošināt aukstumapgādi, šis papildu gaisa plūsmas nodrošinātā aukstumapgāde būtu atjaunīgās aukstumapgādes aprēķinā jāiekļauj.
- (10) Komforta ventilatori ir ventilatori ar elektromotoru. Komforta ventilatori pārvieto gaisu un nodrošina komfortu vasarā, pastiprinot gaisa plūsmu ap cilvēka ķermeni un tā radot termisku vēsuma sajūtu. Komforta ventilatoru gadījumā atšķirībā no ventilācijas netiek ielaists apkārtējais gaiss; komforta ventilatori tikai pārvieto iekštelpu gaisu. Līdz ar to tie iekštelpu gaisu nevis atdzesē, bet sasilda (visa patērētā elektroenerģija galu galā tiek atbrīvota kā siltums telpā, kurā komforta ventilatoru izmanto). Komforta ventilatori nav aukstumapgādes risinājumi, tāpēc atjaunīgās aukstumapgādes aprēķini uz tiem nebūtu jāattiecina.
- (11) Aukstumapgādes sistēmai vajadzīgo enerģijas ielaidi transportlīdzekļos (piem., automobiļos, kravas automobiļos, kuģos) parasti nodrošina transportlīdzekļa dzinējs. Atjaunīgās enerģijas izmantošana nestacionārā aukstumapgādē ietilpst transporta atjaunīgās enerģijas mērķrādītāja aprēķinā saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu, tāpēc atjaunīgās aukstumapgādes aprēķina tvērumā tai nebūtu jāietilpst.
- (12) Aukstumapgādes temperatūras diapazons, kurā atjaunīgo aukstuma avotu īpatsvars var pieaugt un samazināt vai aizstāt aukstuma ģeneratoru enerģijas patēriņu, ir robežās no 0 °C līdz 30 °C. Šis temperatūras diapazons ir viens no parametriem, kas būtu jāizmanto, lai izskatītu iespējamus dzesēšanas procesu sektorus un pielietojumus, kas iekļaujami atjaunīgās aukstumapgādes aprēķina tvērumā.
- (13) Tehnoloģisko procesu dzesēšanā ar zemu un ļoti zemu aukstumapgādes temperatūru ir maz iespēju kaut cik nozīmīgā apmērā izmantot atjaunīgos aukstuma avotus, un tos galvenokārt dzesē elektriski. Galvenais veids, kā aukstumiekārtas padarīt atjaunīgas, ir enerģijas ielaide. Ja elektriskās aukstumiekārtas ir atjaunīgas, tās jau ir ieskaitītas atjaunīgās elektroenerģijas īpatsvarā saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001. Efektivitātes uzlabošanas potenciāls jau ir ietverts ES ekodizaina un marķējuma satvarā. Līdz ar to aukstumiekārtas iekļaut atjaunīgās aukstumapgādes aprēķina tvērumā nebūtu lietderīgi.

- (14) Kas attiecas uz augsttemperatūras tehnoloģisko procesu dzesēšanu, jebkura termoelektrostacija, sadedzināšana un citi augsttemperatūras procesi dod iespēju atgūt atlikumsiltumu. Stimulēt augsttemperatūras atlikumsiltuma izlaišanu vidē bez siltuma atgūšanas ar atjaunīgo aukstumapgādi būtu pretrunā principam “energoefektivitāte pirmajā vietā” un vides aizsardzībai. Šajā ziņā 30 °C temperatūras robeža nav pietiekama, lai šos procesus nošķirtu; tvaika elektrostacijā kondensācija var notikt 30 °C vai zemākā temperatūrā. Elektrostācijas aukstumapgādes sistēma var nodrošināt aukstumapgādi temperatūrā, kas ir zemāka par 30 °C.
- (15) Lai nodrošinātu skaidru tvērumu, metodikā būtu jāiekļauj to tehnoloģisko procesu saraksts, kuros prioritizēt vajadzētu atlikumsiltuma atgūšanu vai novēršanu, nevis aukstumapgādes izmantošanu. Sektorī, kuros ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/27/ES^(*) tiek veicināta atlikumsiltuma novēršana un atgūšana, aptver elektrostācijas, arī koģenerācijas stacijas, un tehnoloģiskos procesus, kuros sadedzināšanā vai eksotermiskā ķīmiskā reakcijā rada karstus fluīdus. Papildu tehnoloģiskie procesi, kuros liela nozīme ir atlikumsiltuma novēršanai un atgūšanai, ir cementa, dzelzs un tērauda ražošana, notekūdeņu attīrīšanas stacijas, informācijas tehnoloģiju kompleksi, piem., datu centri, elektroenerģijas pārvades un sadales kompleksi, kā arī kremēšanas un transporta infrastruktūra, kur šo procesu atlikumsiltuma mazināšanai nebūtu jānodrošina izmantot aukstumapgādi.
- (16) Centrāls parametrs aprēķinos par atjaunīgo enerģiju no siltumsūkņiem, ko izmanto aukstumapgādei, ir sezonālais lietderības koeficients, ko aprēķina kā primāro enerģiju un apzīmē ar SPF_p . SPF_p ir attiecība, kas izsaka aukstumapgādes sistēmu efektivitāti aukstumapgādes sezonā. To aprēķina, saražoto aukstumu dalot ar enerģijas ielaidi. Augstāks SPF_p ir labāks, jo ar to pašu enerģijas ielaidi aukstumapgāde ir lielāka.
- (17) Lai aprēķinātu ar aukstumapgādi saistīto atjaunīgo enerģiju, ir jānosaka aukstumapgādes īpatsvars, ko var uzskatīt par atjaunīgu. Šis īpatsvars ir s_{SPF_p} . s_{SPF_p} ir divu SPF_p sliekšņvērtību – zemas un augstas – funkcija. Metodikai būtu jānosaka zema SPF_p sliekšņvērtība, zem kuras aukstumapgādes sistēmas atjaunīgās enerģijas daudzums ir nulle. Metodikai būtu jānosaka arī augsta SPF_p sliekšņvērtība, virs kuras visu aukstumapgādes sistēmas aukstumapgādi uzskata par atjaunīgu. Progresīvai aprēķina metodei vajadzētu dot iespēju aprēķināt lineāri augošu aukstumapgādes īpatsvaru, ko var uzskatīt kā atjaunīgu aukstumapgādes sistēmās ar SPF_p vērtībām diapazonā starp zemo un augsto SPF_p sliekšņvērtību.
- (18) Metodikai būtu jānodrošina, ka, ievērojot Direktīvas (ES) 2018/2001 7. panta 1. punkta otro daļu, atjaunīgo energoresursu enerģijas bruto galapatēriņa īpatsvara aprēķināšanas vajadzībām atjaunīgo energoresursu gāzi, elektroenerģiju un ūdeņradi ņem vērā tikai vienu reizi.
- (19) Lai, piemērojot metodiku aukstumapgādes nozarē, nodrošinātu stabilitāti un paredzamību, zemās un augstās SPF sliekšņvērtības, kas aprēķinātas primārās enerģijas izteiksmē, būtu jānosaka, izmantojot noklusējuma koeficientu, ko dēvē arī par primārās enerģijas koeficientu, kā noteikts Direktīvā 2012/27/ES.
- (20) Ir lietderīgi nošķirt dažādas pieejas atjaunīgās aukstumapgādes aprēķināšanai atkarībā no tā, vai ir pieejamas aprēķinam vajadzīgo parametru standartvērtības, piemēram, standarta sezonālie lietderības koeficienti vai ekvivalentās pilnslodzes stundas.
- (21) Ir lietderīgi, ka metodika ļauj izmantot vienkāršotu statistisko pieeju, kuras pamatā ir standartvērtības, iekārtām, kuru nominālā jauda ir mazāka par 1,5 MW. Ja standartvērtības nav pieejamas, metodikai būtu jādod iespēja izmantot izmērītos datus, lai aukstumapgādes sistēmām varētu izmantot aprēķina metodiku, ar ko nosaka ar aukstumapgādi saistīto atjaunīgo enerģiju. Mērīšanas pieeja būtu jāpiemēro aukstumapgādes sistēmām, kuru nominālā jauda pārsniedz 1,5 MW, centralizētajai aukstumapgādei un mazām sistēmām, kurās izmanto tehnoloģijas, kam standartvērtības nav pieejamas. Neatkarīgi no standartvērtību pieejamības dalībvalstis visām aukstumapgādes sistēmām var izmantot izmērītos datus.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/27/ES (2012. gada 25. oktobris) par energoefektivitāti, ar ko groza Direktīvas 2009/125/EK un 2010/30/ES un atceļ Direktīvas 2004/8/EK un 2006/32/EK (OV L 315, 14.11.2012., 1. lpp.).

- (22) Dalībvalstīm vajadzētu ļaut veikt pašām savus aprēķinus un apsekojumus, lai valsts statistiku padarītu vēl precīzāku, nekā iespējams ar šajā regulā noteikto metodiku.
- (23) Tāpēc Direktīvas (ES) 2018/2001 VII pielikums būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījums

Direktīvas (ES) 2018/2001 VII pielikumu aizstāj ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Izskatīšana

Komisija šo regulu izskata, ņemot vērā tehnoloģisko progresu un inovāciju, jau uzstādīto aprīkojumu un tās ietekmi uz atjaunīgo energoresursu mērķrādītājiem.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2021. gada 14. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

“VII PIELIKUMS

**SILTUMAPGĀDEI UN AUKSTUMAPGĀDEI IZMANTOTĀS ATJAUNOJAMĀS ENERĢIJAS
UZSKAITE****A DAĻA. AR SILTUMSŪKŅIEM IEGŪTĀS SILTUMAPGĀDEI IZMANTOTĀS ATJAUNOJAMĀS ENERĢIJAS
UZSKAITE**

Ar siltumsūkņiem iegūtās tās aerotermālās, ģeotermālās vai hidrotermālās enerģijas daudzumu, ko šīs direktīvas vajadzībām uzskata par atjaunojamo enerģiju, proti, E_{RES} , aprēķina saskaņā ar šādu formulu:

$$E_{RES} = Q_{usable} * (1 - 1/SPF),$$

kur

–	Q_{usable}	=	aplēstais kopējais lietojamais siltums, ko ražo siltumsūkņi, kuri atbilst 7. panta 4. punktā minētajiem kritērijiem, šādā veidā: ņem vērā tikai tos siltumsūkņus, kuriem $SPF > 1,15 * 1/\eta$,
–	SPF	=	aplēstais sezonālais lietderības koeficients šiem siltumsūkņiem,
–	η	=	attiecība starp kopējo bruto saražoto elektroenerģiju un primārās enerģijas patēriņu elektroenerģijas ražošanai; to aprēķina kā ES vidējo pēc Eurostat datiem.

B DAĻA. AUKSTUMAPGĀDEI IZMANTOTĀS ATJAUNOJAMĀS ENERĢIJAS UZSKAITE**1. DEFINĪCIJAS**

Aprēķinot aukstumapgādei izmantoto atjaunojamo enerģiju, piemēro šādas definīcijas:

- 1) “aukstumapgāde” ir siltuma atvadišana no norobežotas telpas vai iekštelpas (komfortam) vai no tehnoloģiska procesa nolūkā telpas vai tehnoloģiskā procesa temperatūru samazināt līdz noteiktai temperatūrai (iestatījuma punkts) vai šādā temperatūrā uzturēt; aukstumapgādes sistēmu gadījumā atvadīto siltumu novada ārpusē, kur to absorbē apkārtējais gaiss, apkārtējais ūdens vai zeme; vide (gaiss, zeme un ūdens) darbojas kā atvadītā siltuma uztvērējs un tādējādi – kā aukstuma avots;
- 2) “aukstumapgādes sistēma” ir komponentu kopums, kas sastāv no siltuma atvadišanas sistēmas, vienas vai vairākām dzesēšanas ierīcēm un siltuma novadišanas sistēmas, ko aktīvas aukstumapgādes gadījumā papildina aukstumaģents – fluīds – un kas kopā nodrošina vajadzīgo siltum pārnesi un tādējādi vajadzīgo temperatūru.
 - a) Telpas aukstumapgādes sistēma var būt vai nu brīvās dzesēšanas sistēma, vai dzesēšanas sistēma ar aukstuma ģeneratoru, un dzesēšana ir viena no sistēmas pamatfunkcijām.
 - b) Tehnoloģisko procesu aukstumapgādes sistēmā ir aukstuma ģenerators, un dzesēšana ir viena no sistēmas pamatfunkcijām;
- 3) “brīvā dzesēšana” ir aukstumapgādes sistēma, kurā siltumu no dzesējamās telpas vai tehnoloģiskā procesa atvada, izmantojot ar dabisku aukstuma avotu un fluīdu vai fluīdus pārvietojot ar vienu vai vairākiem sūkņiem un/vai ventilatoriem, un kurā nav nepieciešams izmantot aukstuma ģeneratoru;
- 4) “aukstuma ģenerators” ir aukstumapgādes sistēmas daļa, kas rada temperatūras starpību, kura dod iespēju no dzesējamās telpas vai tehnoloģiskā procesa atvadīt siltumu, izmantojot tvaika kompresijas ciklu, sorbcijas ciklu vai citu termodinamisko ciklu, ko izmanto tad, ja aukstuma avots nav pieejams vai nav pietiekams;
- 5) “aktīvā dzesēšana” ir tāda siltuma aizvadišana no telpas vai tehnoloģiska procesa, kurā aukstumapgādes pieprasījuma apmierināšanai ir vajadzīga enerģijas ielaide; to izmanto, ja dabiskā enerģijas plūsma nav pieejama vai nav pietiekama, un tā var notikt ar aukstuma ģeneratoru vai bez tā;

- 6) “pasīvā dzesēšana” ir siltuma aizvadišana ar dabisko enerģijas plūsmu siltumvadišanas, konvekcijas, siltumstarojuma vai masas pārnesei ceļā bez vajadzības pārvietot dzesēšanas fluīdu, lai atvadītu un novadītu siltumu vai radītu zemāku temperatūru ar aukstuma ģeneratoru, arī aukstumapgādes nepieciešamības mazināšana ar ēkas konstrukcijas elementiem, piemēram, ēkas izolāciju, zaļo jumtu, veģetācijas sienu, noēnojumu vai lielāku ēkas masu, ar ventilāciju vai ar komforta ventilatoriem;
- 7) “ventilācija” ir dabiska vai mehāniska gaisa kustība, ar kuru telpā nonāk apkārtējais gaiss pienācīgas iekštelpu gaisa kvalitātes – arī temperatūras – nodrošināšanai;
- 8) “komforta ventilators” ir ar ventilatoru un elektromotoru aprīkots ražojums, ar ko panāk gaisa kustību un lielāku komfortu vasarā, palielinot gaisa kustības ātrumu ap cilvēka ķermeni un tā radot termisku vēsuma sajūtu;
- 9) “aukstumapgādei izmantojamās atjaunojamās enerģijas daudzums” ir aukstuma daudzums, kas iegūts ar noteiktu energeofektivitāti, izteiktu kā sezonas lietderības koeficientu, kurš aprēķināts primārās enerģijas izteiksmē;
- 10) “siltuma uztvērējs” jeb “aukstuma avots” ir ārējs dabisks uztvērējs, kurā tiek novadīts no telpas vai tehnoloģiska procesa atvadītais siltums; tas var būt apkārtējais gaiss, apkārtējais ūdens – dabisks vai mākslīgs ūdensobjekts – un ģeotermāli veidojumi zemes dziļēs;
- 11) “siltuma atvadišanas sistēma” ir ierīce, kas aizvada siltumu no dzesējamās telpas vai tehnoloģiska procesa, piemēram, tvaika kompresijas ciklā – iztvaicētājs;
- 12) “dzesēšanas ierīce” ir ierīce, kas paredzēta aktīvajai dzesēšanai;
- 13) “siltuma novadišanas sistēma” ir ierīce, kurā notiek galīgā siltumpārnese no dzesēšanas vides uz siltuma uztvērēju, piemēram, gaisa–aukstumaģenta kondensators gaisdzesēšanas tvaika kompresijas ciklā;
- 14) “enerģijas ielaide” ir enerģija, kas vajadzīga fluīda pārvietošanai (brīvā dzesēšana), vai enerģija, kas vajadzīga fluīda pārvietošanai un aukstuma ģeneratora darbināšanai (aktīvā dzesēšana ar aukstuma ģeneratoru);
- 15) “centralizētā aukstumapgāde” ir siltumenerģijas sadale atdzesētu šķidrumu veidā no centrāliem vai decentralizētiem ražošanas avotiem, izmantojot tīklu, uz vairākām ēkām vai objektiem telpas vai tehnoloģisko procesu dzesēšanas vajadzībām;
- 16) “primārās enerģijas konversijas sezonālais lietderības koeficients” ir mēraukla, kas izsaka, cik efektīvi aukstumapgādes sistēma konvertē primāro enerģiju;
- 17) “ekvivalentās pilnslodzes stundas” ir tas, cik stundās aukstumapgādes sistēma, strādājot ar pilnu slodzi, nodrošinātu tādu pašu aukstumapgādi, kādu tā faktiski nodrošina gada laikā, bet ar dažādām slodzēm;
- 18) “aukstumapgādes grāddienas” ir klimatiskās vērtības, kas aprēķinātas, par pamatu ņemot 18 °C, un ko izmanto, lai noteiktu ekvivalentās pilnslodzes stundas.

2. TVĒRUMS

1. Aprēķinot aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas daudzumu, dalībvalstis ieskaita aktīvo dzesēšanu, t. sk. arī centralizēto aukstumapgādi, neatkarīgi no tā, vai tā ir brīvā dzesēšana vai tiek izmantots aukstuma ģenerators.
2. Dalībvalstis neieskaita
 - a) pasīvo dzesēšanu, lai gan tad, ja aukstumapgādes vajadzībām par siltumpārneses aģentu izmanto ventilācijas gaisu, attiecīgo aukstumu, ko var nodrošināt vai nu aukstuma ģenerators, vai brīvā dzesēšana, atjaunīgās aukstumapgādes aprēķinā ieskaita;
 - b) šādas aukstumapgādes tehnoloģijas vai procesus:
 - i) aukstumapgāde transportlīdzekļos ⁽¹⁾;
 - ii) aukstumapgādes sistēmas, kuru pamatfunkcija ir ražot vai glabāt ātrbojīgus materiālus noteiktās temperatūrās (atdzesēšana un saldēšana);
 - iii) aukstumapgādes sistēmas, kam telpas vai tehnoloģisko procesu dzesēšanas temperatūras iestatījuma punkts ir zem 2 °C;
 - iv) aukstumapgādes sistēmas, kam telpas vai tehnoloģisko procesu dzesēšanas temperatūras iestatījuma punkts ir virs 30 °C;

⁽¹⁾ Atjaunīgās aukstumapgādes definīcija aptver tikai stacionāro aukstumapgādi.

- v) enerģijas ražošanas, industriālo procesu un terciārā sektora atlikumsiltuma dzesēšana (atlikumsiltums) ⁽²⁾;
- c) enerģiju, ko izmanto aukstumapgādei elektrostacijās, cementa, dzelzs un tērauda ražošanā, notekūdeņu attīrīšanas stacijās, informācijas tehnoloģiju kompleksos (piemēram, datu centros), elektroenerģijas pārvades un sadales kompleksos un transporta infrastruktūrā.

Lai noteiktos ģeogrāfiskajos apgabalos vides aizsardzības apsvērumu dēļ aizsargātu dabiskos aukstuma avotus, dalībvalstis no atjaunojamās aukstumapgādei izmantotās enerģijas aprēķina var izslēgt vēl citu kategoriju aukstumapgādes sistēmas. Šādas aizsardzības piemērs ir upju vai ezeru aizsardzība pret pārkāršanas risku.

3. INDIVIDUĀLAJAI UN CENTRALIZĒTAJAI AUKSTUMAPGĀDEI IZMANTOTĀS ATJAUNOJAMĀS ENERĢIJAS UZSKAITES METODIKA

Uzskata, ka atjaunojamo enerģiju ražo tikai tādas aukstumapgādes sistēmas, kas darbojas virs lietderības minimuma, kurš kā primārās enerģijas konversijas sezonālais lietderības koeficients (SPF_p) izteikts 3.2. iedaļas otrajā daļā.

3.1. Aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas daudzums

Aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas daudzumu (E_{RES-C}) aprēķina pēc šādas formulas:

$$E_{RES-C} = (Q_{C_{Source}} - E_{INPUT}) \times S_{SPF_p} = Q_{C_{Supply}} \times S_{SPF_p}$$

kur

$Q_{C_{Source}}$ ir siltuma daudzums, ko aukstumapgādes sistēma izvada apkārtējā gaisā, apkārtējā ūdenī vai zemē ⁽³⁾;

E_{INPUT} ir aukstumapgādes sistēmas enerģijas patēriņš, mērāmu sistēmu, piemēram, centralizētās aukstumapgādes, gadījumā – arī palīgsistēmu enerģijas patēriņš;

$Q_{C_{Supply}}$ ir aukstumapgādes sistēmas nodrošinātā dzesēšanas enerģija ⁽⁴⁾;

S_{SPF_p} aukstumapgādes sistēmas līmenī ir definēts kā procentos izteikts aukstumapgādes īpatsvars, ko var uzskatīt par atjaunīgu saskaņā ar SPF prasībām. SPF nosaka, neuzskaitot sadalē radušos zudumus. Centralizētās aukstumapgādes gadījumā tas nozīmē, ka SPF nosaka vai nu katram aukstuma ģeneratoram, vai brīvās dzesēšanas sistēmas līmenī. Aukstumapgādes sistēmām, kurām var piemērot standarta SPF, kā korekcijas koeficientus neizmanto koeficientus F(1) un F(2) saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) 2016/2281 ⁽⁵⁾ un saistīto Komisijas paziņojumu ⁽⁶⁾.

Ja aukstumapgādei 100 % apmērā izmanto atjaunīgo siltumu (absorbcija un adsorbcija), tā būtu jāuzskata par pilnīgi atjaunīgu.

$Q_{C_{Supply}}$ un S_{SPF_p} vajadzīgie aprēķina posmi ir izskaidroti 3.2.–3.4. iedaļā.

⁽²⁾ Jēdziens "atlikumsiltums" ir definēts šīs direktīvas 2. panta 9. punktā. Atlikumsiltumu var uzskaitīt šīs direktīvas 23. un 24. panta vajadzībām.

⁽³⁾ Aukstuma avota apmērs atbilst siltuma daudzumam, ko absorbē apkārtējais gaiss, apkārtējais ūdens un zeme, kas darbojas kā siltuma uztvērēji. Apkārtējais gaiss un apkārtējais ūdens atbilst apkārtējās vides enerģijai, kas definēta šīs direktīvas 2. panta 2. punktā. Zeme atbilst ģeotermālajai enerģijai, kas definēta šīs direktīvas 2. panta 3. punktā.

⁽⁴⁾ Termodinamiski aukstumapgāde atbilst tai siltuma daļai, kuru aukstumapgādes sistēma novada apkārtējā gaisā, apkārtējā ūdenī vai zemē, kas darbojas kā siltuma uztvērējs vai aukstuma avots. Apkārtējais gaiss un apkārtējais ūdens atbilst apkārtējās vides enerģijai, kas definēta šīs direktīvas 2. panta 2. punktā. Zemes kā siltuma uztvērējas vai aukstuma avota funkcija atbilst ģeotermālajai enerģijai, kas definēta šīs direktīvas 2. panta 3. punktā.

⁽⁵⁾ Komisijas Regula (ES) 2016/2281 (2016. gada 30. novembris), ar kuru Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/125/EK, ar ko izveido sistēmu, lai noteiktu ekodizaina prasības ar enerģiju saistītiem ražojumiem, īsteno attiecībā uz gaisa sildīšanas iekārtām, dzesēšanas iekārtām, augsttemperatūras procesdzesinātājiem un ventilatorkonvektoriem (OV L 346, 20.12.2016., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2017.229.01.0001.01.LAV&toc=OJ:C:2017:229:TOC.

3.2. Tā sezonālā lietderības koeficienta īpatsvara aprēķins, kas kvalificējams kā atjaunojamā enerģija: S_{SPF_p}

S_{SPF} ir aukstumapgādes īpatsvars, ko var ieskaitīt kā atjaunīgu. S_{SPF_p} pieaug, pieaugot SPF_p vērtībām. SPF_p ⁽⁷⁾ ir definēts tā, kā aprakstīts Komisijas Regulā (ES) 2016/2281 un Komisijas Regulā (ES) Nr. 206/2012 ⁽⁸⁾, tikai elektroenerģijas noklusējuma primārās enerģijas faktors Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2012/27/ES (kas grozīta ar Direktīvu (ES) 2018/2002 ⁽⁹⁾) ir atjaunināts uz 2,1. Izmanto standartā EN 14511 noteiktos robežnosacījumus.

Aukstumapgādes sistēmas lietderības minimums, izteikts kā primārās enerģijas konversijas sezonālais lietderības koeficients, ir vismaz 1,4 ($SPF_{p_{LOW}}$). Lai S_{SPF_p} būtu 100 %, aukstumapgādes sistēmas lietderības minimums ir vismaz 6 ($SPF_{p_{HIGH}}$). Visām pārējām aukstumapgādes sistēmām piemēro šādu aprēķinu:

$$S_{SPF_p} = \frac{SPF_p - SPF_{p_{LOW}}}{SPF_{p_{HIGH}} - SPF_{p_{LOW}}} \%$$

SPF_p ir aukstumapgādes sistēmas efektivitāte, izteikta kā primārās enerģijas konversijas sezonālais lietderības koeficients;

$SPF_{p_{LOW}}$ ir minimālais sezonālais lietderības koeficients, izteikts kā primārā enerģija un balstīts uz standarta aukstumapgādes sistēmu efektivitāti (ekodizaina prasību minimums);

$SPF_{p_{HIGH}}$ ir sezonālā lietderības koeficienta augšējā sliekšņvērtība, izteikta kā primārā enerģija un balstīta uz paraugpraksēm attiecībā uz brīvo dzesēšanu centralizētajā aukstumapgādē ⁽¹⁰⁾.

3.3. **Atjaunojamās enerģijas daudzuma aprēķins aukstumapgādei pēc standarta un izmērītā SPF_p**

Standarta un izmērītais SPF

Standartizētas SPF vērtības ar Regulā (ES) Nr. 206/2012 un Regulā (ES) 2016/2281 noteiktajām ekodizaina prasībām ir pieejamas elektriskajiem tvaika kompresijas aukstuma ģeneratoriem un dedzes dzinēja tvaika kompresijas aukstuma ģeneratoriem. Šiem aukstuma ģeneratoriem vērtības ir pieejamas līdz 2 MW komforta dzesēšanai un līdz 1,5 MW tehnoloģisko procesu dzesēšanai. Citu tehnoloģiju un jaudas skalas standartvērtības nav pieejamas. Attiecībā uz centralizēto aukstumapgādi standartvērtības nav pieejamas, bet tiek izmantoti un ir pieejami mērījumi; tie dod iespēju SPF vērtības aprēķināt vismaz reizi gadā.

Lai aprēķinātu atjaunīgās aukstumapgādes apmēru, var izmantot SPF standartvērtības, ja tādas ir pieejamas. Ja standartvērtības nav pieejamas vai standartprakse ir mērījumi, izmanto izmērītās SPF vērtības atbilstoši dzesēšanas jaudas sliekšņvērtībām. Ja aukstuma ģeneratora dzesēšanas jauda ir mazāka par 1,5 MW, var izmantot standarta SPF , savukārt centralizētajai aukstumapgādei, tādiem aukstuma ģeneratoriem, kuru dzesēšanas jauda ir 1,5 MW vai lielāka, un tādiem aukstuma ģeneratoriem, kuriem standartvērtības nav pieejamas, izmanto izmērītos SPF .

Turklāt, lai izmantotu atjaunīgās aukstumapgādes aprēķina metodiku, visām aukstumapgādes sistēmām bez standarta SPF , kas ietver visus brīvās dzesēšanas risinājumus un siltumaktīvus aukstuma ģeneratorus, nosaka izmērītus SPF .

⁽⁷⁾ Ja atšķirīgu uzstādīšanas noteikumu dēļ aukstuma ģeneratoru SPF vērtības faktiskajos ekspluatācijas apstākļos ir ievērojami zemākas nekā standartapstākļos, dalībvalstis var šīs sistēmas no atjaunīgās aukstumapgādes definīcijas tvēruma izslēgt (piemēram, ūdensdzeses aukstuma ģenerators, kas siltuma izlaišanai apkārtējā gaisā dzesēšanas torņa vietā izmanto sauso dzesētāju).

⁽⁸⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 206/2012 (2012. gada 6. marts), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/125/EK īsteno attiecībā uz ekodizaina prasībām gaisa kondicionētājiem un komforta ventilatoriem (OV L 72, 10.3.2012., 7. lpp.).

⁽⁹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2002 (2018. gada 11. decembris), ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti (OV L 328, 21.12.2018., 210. lpp.).

⁽¹⁰⁾ ENER/C1/2018-493, *Renewable cooling under the revised Renewable Energy Directive*, TU-Wien, 2021.

SPF standartvērtību noteikšana

Lai noteiktu dažādu aukstuma ģeneratoru telpas aukstumapgādes efektivitāti, SPF vērtības izsaka kā primāro energoefektivitāti, ko aprēķina, izmantojot primārās enerģijas faktorus saskaņā ar Regulu (ES) 2016/2281 ⁽¹¹⁾. Primārās enerģijas faktoru Regulā (ES) 2016/2281 aprēķina kā $1/\eta$, kur η ir kopējās bruto saražotās elektroenerģijas vidējā attiecība pret primārās enerģijas patēriņu elektroenerģijas ražošanai visā ES. Ar elektroenerģijas primārās enerģijas noklusējuma faktora – kas Direktīvas (ES) 2018/2002 pielikuma 1. punktā, ar kuru groza Direktīvas 2012/27/ES IV pielikuma 3. zemspējas piezīmi, saukts par koeficientu – grozījumu primārās enerģijas faktoru 2,5 Regulā (ES) 2016/2281, aprēķinot SPF vērtības, aizstāj ar 2,1.

Ja primārās enerģijas nesējus, piemēram, siltumu vai gāzi, izmanto par enerģijas ielaidi aukstuma ģeneratora darbināšanai, primārās enerģijas noklusējuma faktors ($1/\eta$) ir 1, kas atspoguļo to, ka nenotiek enerģijas transformācija ($\eta = 1$).

Standarta ekspluatācijas apstākļi un citi parametri, kas nepieciešami SPF noteikšanai, atkarībā no aukstuma ģeneratora kategorijas ir noteikti Regulā (ES) 2016/2281 un Regulā (ES) Nr. 206/2012. Robežnosacījumi ir tie, kas noteikti standartā EN 14511.

Reversīviem aukstuma ģeneratoriem (reversīviem siltumsūkņiem), kas izslēgti no Regulas (ES) 2016/2281 darbības jomas tāpēc, ka to sildīšanas funkciju aptver Komisijas Regula (ES) Nr. 813/2013 ⁽¹²⁾ attiecībā uz ekodizaina prasībām telpas sildītājiem un kombinētajiem sildītājiem, izmanto to pašu SPF aprēķinu, kas līdzīgiem nereversīviem aukstuma ģeneratoriem noteikts Regulā (ES) 2016/2281.

Piemēram, elektrisko tvaika kompresijas aukstuma ģeneratoru gadījumā SPF_p nosaka šādi (indeksu p izmanto, lai precizētu, ka SPF nosaka primārās enerģijas izteiksmē):

$$\text{— telpas aukstumapgādei: } SPF_p = \frac{SEER}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

$$\text{— tehnoloģisko procesu dzesēšanai: } SPF_p = \frac{SEPR}{\frac{1}{\eta}} - F(1) - F(2)$$

kur

— $SEER$ un $SEPR$ ir sezonālie lietderības koeficienti ⁽¹³⁾ ($SEER$ ir sezonālais energoefektivitātes koeficients jeb sezonas energoefektivitātes koeficients, $SEPR$ – sezonālais energosnieguma koeficients jeb sezonas enerģijas pārveides koeficients) galīgās enerģijas izteiksmē, noteikti saskaņā ar Regulu (ES) 2016/2281 un Regulu (ES) Nr. 206/2012,

— η ir kopējās bruto saražotās elektroenerģijas vidējā attiecība pret primārās enerģijas patēriņu elektroenerģijas ražošanā ES ($\eta = 0,475$ un $1/\eta = 2,1$).

$F(1)$ un $F(2)$ ir korekcijas koeficienti saskaņā ar Regulu (ES) 2016/2281 un saistīto Komisijas paziņojumu. Regula (ES) 2016/2281 minētos koeficientus nepiemēro tehnoloģisko procesu dzesēšanai, jo $SEPR$ galīgās enerģijas mērauklas izmanto tieši. Ja pielāgotu vērtību nav, $SEPR$ konvertēšanai izmanto tās pašas vērtības, ko $SEER$ konvertēšanai.

SPF robežnosacījumi

Lai noteiktu aukstuma ģeneratora SPF, izmanto SPF robežnosacījumus, kas noteikti Regulā (ES) Nr. 2281/2016 un Regulā (ES) Nr. 206/2012. Ūdens-gaisa un ūdens-ūdens aukstuma ģeneratoru gadījumā enerģijas ielaidi, kas vajadzīga, lai aukstuma avotu darītu pieejamu, iekļauj ar korekcijas koeficientu $F(2)$. SPF robežnosacījumi ir parādīti 1. attēlā. Šie robežnosacījumi attiecas uz visām aukstumapgādes sistēmām – gan brīvās dzesēšanas sistēmām, gan sistēmām ar aukstuma ģeneratoriem.

⁽¹¹⁾ SPF_p ir identisks Regulā (ES) Nr. 2281/2016 definētajam $\eta_{s,c}$.

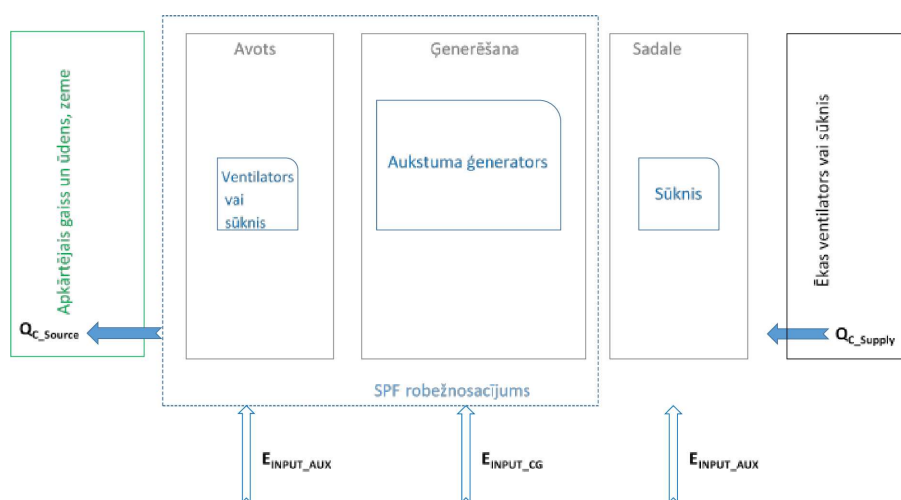
⁽¹²⁾ Komisijas 2013. gada 2. augusta Regula (ES) Nr. 813/2013, ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/125/EK īsteno attiecībā uz ekodizaina prasībām telpu sildītājiem un kombinētajiem sildītājiem (OV L 239, 6.9.2013., 136. lpp.).

⁽¹³⁾ Pētījuma ENER/C1/2018-493 *Cooling Technologies Overview and Market Share* ["Pārskats par aukstumapgādes tehnoloģijām un to tirgus daļu"] 1. daļas 1.5. nodaļā *Energy efficiency metrics of state-of-the-art cooling systems* ["Mūsdienīgu aukstumapgādes sistēmu energoefektivitātes mērauklas"] ir sniegtas detalizētākas šo mērauklu definīcijas un vienādojumi.

Šie robežnosacījumi ir līdzīgi tiem, kas attiecībā uz siltumsūkņiem (kurus izmanto sildīšanas režīmā) noteikti Komisijas Lēmumā 2013/114/ES⁽¹⁴⁾. Atšķirība ir tāda, ka siltumsūkņu gadījumā SPF izvērtēšanā neņem vērā elektroenerģijas patēriņu, kas atbilst elektroenerģijas pašpatēriņam (termostata izslēgts režīms, gaidstāves režīms, izslēgts režīms, kartera sildītājs). Tomēr, tā kā dzesēšanas gadījumā tiks izmantotas gan SPF standartvērtības, gan izmērītie SPF un izmērītajā SPF tiek ņemts vērā pašpatēriņš, abās situācijās ir jāiekļauj elektroenerģijas pašpatēriņš.

Attiecībā uz centralizēto aukstumapgādi SPF aplēsē neiekļauj aukstuma zudumus un sadales sūkņa elektroenerģijas patēriņu posmā starp aukstumapgādes staciju un klienta apakšstaciju.

Ja gaisdzesēšanas sistēmas nodrošina arī ventilāciju, ventilācijas gaisa plūsmas radīto aukstumapgādi neņem vērā. Arī ventilatora jaudu, kas vajadzīga ventilācijai, atskaita proporcionāli ventilācijas gaisa plūsmas attiecībai pret aukstumapgādes gaisa plūsmu.



1. attēls. SPF robežnosacījumu ilustrācija aukstuma ģeneratoram, kam izmanto standarta SPF, un centralizētajai aukstumapgādei (un citām lielām aukstumapgādes sistēmām, kam izmanto izmērītos SPF), kur E_{INPUT_AUX} ir ventilatora un/vai sūkņa enerģijas ielāide un E_{INPUT_CG} – aukstuma ģenerators enerģijas ielāide

Ja gaisdzesēšanas sistēmām ir arī iekšējā aukstuma atgūšana, neņem vērā arī aukstuma atgūšanas radīto dzesēšanu. Ventilatora jaudu, kas vajadzīga aukstuma atgūšanai, kuru nodrošina siltummainis, atskaita proporcionāli aukstuma atgūšanas siltummaiņa izraisīto spiediena zudumu attiecībai pret kopējiem gaisdzesēšanas sistēmas spiediena zudumiem.

3.4. Aprēķini ar standartvērtībām

Lai aplēstu kopējo piegādāto dzesēšanas enerģiju, individuālām aukstumapgādes sistēmām, kuru jauda ir mazāka par 1,5 MW un kurām ir pieejama SPF standartvērtība, var izmantot vienkāršotu metodi.

Saskaņā ar vienkāršoto metodi aukstumapgādes sistēmas piegādātā dzesēšanas enerģija (Q_{supply}), ir nominālā dzesēšanas jauda (P_c), kas reizināta ar ekvivalento pilnslodzes stundu skaitu ($EFLH$). Visai valstij var izmantot vienu un to pašu aukstumapgādes grāddienu (CDD) vērtību vai atšķirīgām klimata zonām atšķirīgas vērtības – ar nosacījumu, ka šajās klimata zonās ir pieejamas nominālās jaudas un SPF.

$EFLH$ aprēķinam var izmantot šādas noklusējuma metodes:

— telpas dzesēšanai dzīvojamā ēku sektorā: $EFLH = 96 + 0,85 * CDD$

— telpas dzesēšanai terciārajā sektorā: $EFLH = 475 + 0,49 * CDD$

— tehnoloģisko procesu dzesēšanai: $EFLH = \tau_s * (7300 + 0,32 * CDD)$

⁽¹⁴⁾ Komisijas Lēmums (2013. gada 1. marts), ar ko nosaka vadlīnijas dalībvalstīm, kā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/28/EK 5. pantu aprēķināt no siltumsūkņiem iegūstamo atjaunojamo enerģiju, izmantojot dažādas siltumsūkņu tehnoloģijas (OV L 62, 6.3.2013., 27. lpp.).

kur

τ_s ir darbības faktors, ar kuru ņem vērā konkrēto procesu norises laiku (piem., visu gadu – $\tau_s = 1$, izņemot nedēļas nogales – $\tau_s = 5/7$). Noklusējuma vērtības nav.

3.4.1. Aprēķini ar izmērītajām vērtībām

Sistēmām, kurām standartvērtību nav, kā arī aukstumapgādes sistēmām, kuru jauda ir lielāka par 1,5 MW, un centralizētās aukstumapgādes sistēmām atjaunīgo aukstumapgādi aprēķina, balstoties uz šādiem mērījumiem:

Izmērītā enerģijas ielaide. Izmērītā enerģijas ielaide aptver visus aukstumapgādes sistēmas (arī aukstuma ģeneratoru) enerģijas avotus, proti, elektroenerģiju, gāzi, siltumu utt. Tā aptver arī aukstumapgādes sistēmas palīgsūkņus un palīgventilatorus, ko neizmanto aukstumapgādes sadalei ēkas vai tehnoloģisko procesu dzesēšanai. Ja nodrošina gaisdziēsi ar ventilācijas funkciju, aukstumapgādes sistēmas ielaides enerģijā iekļauj tikai papildu enerģiju, ko izmanto aukstumapgādei.

Izmērītā enerģijas piegāde aukstumapgādei. Enerģijas piegādi aukstumapgādei mēra kā aukstumapgādes sistēmas izlaidi, no kā atņem visus aukstuma zudumus, lai aplēstu neto enerģijas piegādi tās ēkas vai tehnoloģiskā procesa aukstumapgādei, kas ir aukstumapgādes tiešais lietotājs. Aukstuma zudumi ietver zudumus centralizētās aukstumapgādes sistēmā un aukstumapgādes sadales sistēmā ēkā vai industriālajā objektā. Ja nodrošina gaisdziēsi ar ventilācijas funkciju, enerģijas piegādē aukstumapgādei neiekļauj ietekmi, kas ir svaiga gaisa ielaišanai ventilācijas vajadzībām.

Mērījumi jāveic par konkrēto gadu, par kuru jāziņo, t. i., par visu enerģijas ielaidi un visu enerģijas piegādi aukstumapgādei visa gada garumā.

3.4.2. Centralizētā aukstumapgāde: papildu prasības

Attiecībā uz centralizētās aukstumapgādes sistēmām, nosakot neto aukstumapgādi ($Q_{C_Supply_net}$), ņem vērā neto aukstumapgādi klienta līmenī. Siltuma zudumus sadales tīklā (Q_{C_LOSS}) no bruto aukstumapgādes ($Q_{C_Supply_gross}$) atskaita šādi:

$$Q_{C_Supply_net} = Q_{C_Supply_gross} - Q_{C_LOSS}$$

3.4.2.1. Dalījums apakšsistēmās

Centralizētās aukstumapgādes sistēmas var iedalīt apakšsistēmās, kurās ir vismaz viens aukstuma ģenerators vai brīvās dzesēšanas sistēma. Tas nozīmē, ka katrai apakšsistēmai jābūt enerģijas piegāde aukstumapgādei un enerģijas ielaide, turklāt aukstuma zudumi jāsadala pa apakšsistēmām šādi:

$$Q_{C_Supply_net_i} = Q_{C_Supply_gross_i} \times \left(1 - \frac{Q_{C_LOSS}}{\sum_{i=1}^n Q_{C_Supply_gross_i}}\right)$$

3.4.2.2. Palīgierīces

Sadalot aukstumapgādes sistēmu apakšsistēmās, tajā pašā apakšsistēmā vai apakšsistēmās iekļauj aukstuma ģeneratora(-u) un/vai brīvās dzesēšanas sistēmas(-u) palīgierīces (piemēram, vadības ierīces, sūkņus un ventilatorus). Papildu enerģiju, kas atbilst aukstumapgādes sadalei ēkas iekšienē, piem., sekundārajiem sūkņiem un termināļiem (piem., ventilatorkonvektoriem, gaisapstrādes bloku ventilatoriem), vērā ņem.

Palīgierīcēm, ko nevar iedalīt konkrētai apakšsistēmai, piemēram, centralizētās aukstumapgādes tīkla sūkņiem, kas piegādā visu aukstuma ģeneratoru radīto aukstumu, to primārās enerģijas patēriņu katrai aukstumapgādes apakšsistēmai iedala proporcionāli katras apakšsistēmas aukstuma ģeneratoru un/vai brīvās dzesēšanas sistēmu radītajam aukstumam, tāpat kā ar aukstuma zudumiem tīklā, šādi:

$$E_{INPUT_AUX_i} = E_{INPUT_AUX1_i} + E_{INPUT_AUX2} * \frac{Q_{C_Supply_net_i}}{\sum_{i=1}^n Q_{C_Supply_net_i}}$$

kur

$E_{INPUT_AUX1_i}$ ir apakšsistēmas "i" enerģijas pašpatēriņš;

E_{INPUT_AUX12} ir visas aukstumapgādes sistēmas enerģijas pašpatēriņš, ko nevar iedalīt konkrētai aukstumapgādes apakšsistēmai.

3.5. Aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas daudzuma aprēķins kopējā atjaunojamo energoresursu īpatsvara aprēķinam un siltumapgādei un aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas īpatsvara aprēķinam

Lai aprēķinātu atjaunojamās enerģijas kopējo īpatsvaru, aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas daudzumu pieskaita gan skaitītājam "no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas bruto galapatēriņš", gan saucējam "enerģijas bruto galapatēriņš".

Lai aprēķinātu siltumapgādei un aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas īpatsvaru, aukstumapgādei izmantotās atjaunojamās enerģijas daudzumu pieskaita gan skaitītājam "siltumapgādei un aukstumapgādei izmantotās no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas bruto galapatēriņš", gan saucējam "siltumapgādei un aukstumapgādei izmantotās enerģijas bruto galapatēriņš".

3.6. Norādījumi par precīzāku metodiku un aprēķinu izstrādi

Ir iecerēts un atbalstīts, ka dalībvalstis izdara savas aplēses gan par SPF, gan EFLH. Jebkurai šādai nacionālai/reģionālai pieejai vajadzētu būt balstītai uz pareiziem pieņēmumiem un pietiekami lielām reprezentatīvām izlasēm, kas ievērojami uzlabotu atjaunojamās enerģijas aplēsi salīdzinājumā ar to, kura iegūta ar šajā deleģētajā aktā izklāstīto metodiku. Šādu pilnveidotu metožu pamatā var būt sīki aprēķini, kas balstās uz tehniskiem datiem un cita starpā ņem vērā tādus faktorus kā uzstādīšanas gads, uzstādīšanas kvalitāte, kompresora tips un mašīnas lielums, ekspluatācijas režīms, sadales sistēma, ģeneratoru kaskadēšana un reģiona klimats. Dalībvalstis, kas izmanto citu metodiku un/vai vērtības, tās kopā ar ziņojumu, kurā aprakstīta izmantotā metode un dati, iesniedz Komisijai. Vajadzības gadījumā Komisija šos dokumentus pārtulkos un publicēs pārredzamības platformā."

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2022/760**(2022. gada 8. aprīlis),****ar ko attiecībā uz pārejas noteikumiem par Ukrainā izdotiem inspekcijas sertifikātiem groza
Deleģēto regulu (ES) 2021/2306**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/848 (2018. gada 30. maijs) par bioloģisko ražošanu un bioloģisko produktu marķēšanu un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 834/2007 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 38. panta 8. punkta a) apakšpunkta ii) punktu, 46. panta 7. punkta b) apakšpunktu un 57. panta 3. punktu,

tā kā:

- (1) Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2021/2306 ⁽²⁾ ir paredzēti noteikumi par importēšanai Savienībā paredzētu bioloģisko produktu un pārejas produktu oficiālajām kontrolēm un par inspekcijas sertifikātu.
- (2) Saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2021/2306 5. panta 3. punkta pirmo daļu inspekcijas sertifikāts jāizdod sistēmā TRACES un jāapzīmogo ar kvalificētu elektronisko zīmogu. Minētās regulas 11. panta 1. punktā izklāstītais pārejas noteikums paredz, ka, atkāpjoties no minētās regulas 5. panta 3. punkta pirmās daļas, līdz 2022. gada 30. jūnijam drīkst izdot sistēmā TRACES aizpildītu un izdrukātu inspekcijas sertifikātu papīra formā. Pašlaik notiek kontroles iestāžu un kontroles institūciju reģistrācija kvalificētajam elektroniskajam zīmogam.
- (3) Krievijas iebrukums Ukrainā 2022. gada 24. februārī ir ārkārtējs un nepieredzēts izaicinājums kontroles iestādēm un kontroles institūcijām, kas ir atzītas bioloģisko produktu eksportam no Ukrainas uz Savienību. Ukrainā ir traucēti arī pasta pakalpojumi.
- (4) Tādējādi Ukrainā esoša pilnvarota persona, kuras kontroles iestāde vai kontroles institūcija vēl nav apgādāta ar kvalificētu elektronisko zīmogu, nevar izdot elektroniskus inspekcijas sertifikātus saskaņā ar Deleģētās regulas (ES) 2021/2306 5. panta 3. punkta pirmo daļu. No otras puses, minētā pilnvarotā persona nevar izmantot arī iespēju izdot inspekcijas sertifikātu uz papīra saskaņā ar minētās regulas 11. panta 1. punkta pārejas noteikumu, ņemot vērā, ka pasta pakalpojumi Ukrainā pašlaik ir traucēti.
- (5) Tāpēc šajā situācijā ir jāatļauj Ukrainā esošai pilnvarotai personai, kuras kontroles iestāde vai kontroles institūcija vēl nav apgādāta ar kvalificētu elektronisko zīmogu, sistēmā TRACES sagatavot un iesniegt inspekcijas sertifikātu elektroniskā formā, neuzliekot kvalificētu elektronisko zīmogu minētā sertifikāta 18. ailē. Tāpat ir jāatļauj dalībvalstu kompetentajām iestādēm robežkontroles punktos vai vietās, kurās notiek laišana brīvā apgrozībā, veikt šādu inspekcijas sertifikātu importa kontroli un tos vizēt sistēmā TRACES ar kvalificētu elektronisko zīmogu vai uz papīra, proti, pilnvarotajai personai to pašrocīgi parakstīt, kad tas aizpildīts sistēmā TRACES un izdrukāts.
- (6) Tāpēc Deleģētā regula (ES) 2021/2306 būtu attiecīgi jāgroza.
- (7) Ņemot vērā Krievijas iebrukumu Ukrainā un nepieciešamo tūlītējo reakciju, šī regula būtu jāpiemēro ar atpakaļejošu spēku no 2022. gada 24. februāra,

⁽¹⁾ OV L 150, 14.6.2018., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/2306 (2021. gada 21. oktobris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/848 papildina ar noteikumiem par importēšanai Savienībā paredzētu bioloģisko produktu un pārejas produktu sūtījumu oficiālajām kontrolēm un par inspekcijas sertifikātu (OV L 461, 27.12.2021., 13. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Deleģētajā regulā (ES) 2021/2306

Deleģētās regulas (ES) 2021/2306 11. pantu groza šādi:

1) iekļauj šādu punktu:

“1.a Atkāpjoties no 5. panta 3. punkta pirmās daļas, līdz 2022. gada 30. jūnijam Ukrainā esoša pilnvarota persona, kuras kontroles iestāde vai kontroles institūcija nav aprīkota ar kvalificētu elektronisko zīmogu, drīkst sistēmā TRACES sagatavot un iesniegt inspekcijas sertifikātu elektroniskā formātā, neuzliekot kvalificētu elektronisko zīmogu minētā sertifikāta 18. ailē. Šādu sertifikātu izdod, pirms sūtījums, uz kuru tas attiecas, tiek izvests no trešās valsts, kas ir eksportētājvalsts vai izcelsmes valsts.”;

2) panta 2. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“c) c) ja inspekcijas sertifikātu saskaņā ar 1.a punktu sagatavo un iesniedz sistēmā TRACES elektroniskā formā, minēto sertifikātu pēc aizpildīšanas sistēmā TRACES un izdrukāšanas vizē sistēmā TRACES ar kvalificētu elektronisko zīmogu vai uz papīra attiecīgi 23., 25. un 30. ailē, proti, kompetentās iestādes pilnvarotā persona to pašrocīgi paraksta robežkontroles punktā vai punktā, kurā notiek laišana brīvā apgrozībā.”

2. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

To piemēro no 2022. gada 24. februāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2022. gada 8. aprīlī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2022/761

(2022. gada 13. maijs),

ar kuru attiecībā uz nosaukumu, kas reģistrēts Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā, apstiprina specifikācijas grozījumu, kurš nav maznozīmīgs (“Agneau du Périgord” (AĢIN))

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1151/2012 (2012. gada 21. novembris) par lauksaimniecības produktu un pārtikas produktu kvalitātes shēmām ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 52. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1151/2012 53. panta 1. punkta pirmo daļu Komisija ir izskatījusi Francijas pieteikumu specifikācijas grozījuma apstiprināšanai attiecībā uz aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norādi “Agneau du Périgord”, kas reģistrēta saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1163/2010 ⁽²⁾.
- (2) Attiecīgais grozījums nav maznozīmīgs Regulas (ES) Nr. 1151/2012 53. panta 2. punkta nozīmē, tāpēc Komisija, piemērojot minētās regulas 50. panta 2. punkta a) apakšpunktu, grozījuma pieteikumu ir publicējusi *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾.
- (3) Komisijai nav iesniegts neviens paziņojums par iebildumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1151/2012 51. pantu, tāpēc šis specifikācijas grozījums būtu jāapstiprina,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Ar šo tiek apstiprināts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētais specifikācijas grozījums attiecībā uz nosaukumu “Agneau du Périgord” (AĢIN).

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2022. gada 13. maijā

Komisijas
un tās priekšsēdētājas vārdā –
Komisijas loceklis
Janusz WOJCIECHOWSKI

⁽¹⁾ OV L 343, 14.12.2012., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1163/2010 (2010. gada 9. decembris) par nosaukuma ierakstīšanu Aizsargāto cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistrā (Agneau du Périgord (AĢIN)) (OV L 326, 10.12.2010., 64. lpp.).

⁽³⁾ OV C 42, 27.1.2022., 3. lpp.

LĒMUMI

PADOMES LĒMUMS (ES) 2022/762

(2022. gada 12. maijs)

par nostāju, kas Eiropas Savienības vārdā jāņem Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli ostas valsts kontroles komitejā attiecībā uz Krievijas Federācijas dalību Parīzes saprašanās memorandā

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

- (1) 1982. gada 26. janvārī Parīzē tika parakstīts Saprašanās memorands par ostas valsts kontroli ("Parīzes SM"), kas stājās spēkā 1982. gada 1. jūlijā. Parīzes SM dalībnieces ir 27 valstu, proti, Apvienotās Karalistes, Beļģijas, Bulgārijas, Dānijas, Francijas, Grieķijas, Horvātijas, Igaunijas, Islandes, Īrijas, Itālijas, Kanādas, Kipras, Krievijas Federācijas, Latvijas, Lietuvas, Maltas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Portugāles, Rumānijas, Slovēnijas, Somijas, Spānijas, Vācijas un Zviedrijas jūras administrācijas. Savienība nav Parīzes SM dalībiece.
- (2) Savienības ostas valsts kontroles tiesisko regulējumu nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK ⁽¹⁾, kas pārformulē un nostiprina iepriekšējos Savienības tiesību aktus, kuri šajā jomā ir spēkā kopš 1995. gada. Savienības ostas valsts kontroles tiesiskā regulējuma pamatā ir Parīzes SM.
- (3) Attiecībā uz dalībvalstīm Direktīva 2009/16/EK faktiski iekļauj Parīzes SM procedūras, instrumentus un darbības Savienības tiesībās. Saskaņā ar minēto direktīvu atsevišķi lēmumi, ko pieņem ostas valsts kontroles komiteja ("OVKK"), kura izveidota ar Parīzes SM 7.1. iedaļu, kļūst saistoši dalībvalstīm.
- (4) 2022. gada 24. februāra secinājumos Eiropadome visstingrākajā veidā nosodīja neprovocēto un nepamatoto Krievijas Federācijas militāro agresiju pret Ukrainu. 2022. gada 24. un 25. marta secinājumos Eiropadome paziņoja, ka Krievijas Federācijas agresijas karš pret Ukrainu rupji pārkāpj starptautiskās tiesības, un pieprasīja, lai Krievijas Federācijamilitāro agresiju Ukrainas teritorijā nekavējoties izbeigtu.
- (5) Sakarā ar Krievijas Federācijas militāro agresiju pret Ukrainu Parīzes SM sekretariāts 2022. gada 14. martā saņēma Ukrainas infrastruktūras ministra vēstuli. Minētajā vēstulē Parīzes SM tika lūgts nepamatoti neaizturēt Ukrainas karoga kuģus pēc ostas valsts kontroles inspekcijām, izslēgt Krievijas Federāciju no Parīzes SM un neatzīt sertifikātus, kas izdoti Krievijas Federācijas Jūras administrācijas vārdā.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- (6) Attiecībā uz lūgumu – nepamatoti neaizturēt Ukrainas kuģus – Parīzes SM 2022. gada 2. martā izdeva *PSCircular* Nr. 101 (Norādījumi par jūrnieku repatriāciju sakarā ar situāciju Ukrainā), kas veltīts šim jautājumam. *PSCircular* Nr. 101 dalībvalstu iestādes informē, ka pašreizējos apstākļos ir jāievēro elastība, arī attiecībā uz jūrnieku repatriāciju, 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā, sertifikātiem, kas izdoti saskaņā ar 1978. gada Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem, un attiecībā uz medicīniskajiem sertifikātiem. Ja notikumu attīstības rezultātā tas būs nepieciešams, Parīzes SM var apsvērt *PSCircular* Nr. 101 vēl pielāgot. Par šo nostāju būtu jāpaziņo Ukrainas iestādēm.
- (7) Attiecībā uz lūgumu, kas skar Krievijas Federācijas dalību Parīzes SM, būtu jāatzīmē, ka Krievijas Federācijai ir liegta piekļuve *THETIS* ostas valsts kontroles atlasē rīkam un inspekciju datubāzei, kas paredzēti Direktīvas 2009/16/EK 24. pantā, un to izmantošana. Tas nozīmē, ka Krievijas Federācijas dalība Parīzes SM darbā jau ir ļoti ierobežota, turklāt bez piekļuves minētajai datubāzei Krievijas Federācija principā nevar izpildīt savas Parīzes SM saistības.
- (8) Ne Parīzes SM, ne kādā no rīcībpolitiskajām instrukcijām nav paredzēta nekāda procedūra vai mehānisms, ar ko dalībniekus no Parīzes SM varētu izslēgt. Alternatīva izslēgšanai no Parīzes SM ir dalības apturēšana līdz turpmākam paziņojumam. Lai gan tūlītējās dalības apturēšanas sekas būtu līdzīgas izslēgšanai, tās nav tik pastāvīgas. Tomēr Parīzes SM nav noteikumu arī par dalības apturēšanu. Dalības apturēšana dotu iespēju vēl apsvērt nepieciešamību šo valsti no Parīzes SM izslēgt pilnībā, un to varētu atcelt, ja apstākļi mainītos.
- (9) Savienība kā pasaules mēroga aktore Apvienoto Nāciju Organizācijā (ANO) un citos daudzpusējos forumos un procesos cenšas visiem spēkiem panākt, lai Krievijas Federācija atbildētu par savu neprovocēto un nepamatoto militāro agresiju pret Ukrainu, izbeigtu militāro agresiju Ukrainas teritorijā un nodrošinātu atgriešanos pie Ukrainas suverenitātes, neatkarības un teritoriālās neaizskaramības pilnīgas ievērošanas tās starptautiski atzītajās robežās. Krievijas neprovocētā un nepamatotā militāro agresiju pret Ukrainu ir nopietns ANO Statūtu 2. panta 4. punkta pārkāpums; šis punkts aizliedz draudus lietot spēku vai spēka lietošanu pret jebkuras valsts teritoriālo neaizskaramību vai politisko neatkarību.
- (10) Ņemot vērā iepriekš minēto, apzinoties situācijas nopietnību un kamēr Krievijas Federācija neievēro nedz ANO Statūtu principus, nedz savas starptautiskās saistības, ir lietderīgi apturēt Krievijas Federācijas dalību Parīzes SM saskaņā ar Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 62. panta 3. punktu.
- (11) Lai izdotos vienoties par lēmumu apturēt Krievijas Federācijas dalību Parīzes SM, ir svarīgi ostas valsts kontroles komitejā sadarboties ar trešām valstīm, kas ir Parīzes SM dalībnieces, proti, Kanādu, Islandi, Norvēģiju un Apvienoto Karalisti.
- (12) Attiecībā uz lūgumu – neatzīt sertifikātus, ko izdevusi Krievijas Federācijas Jūras administrācija, – šādi sertifikāti ir izdoti saskaņā ar starptautiskajām konvencijām. Tā kā Krievijas Federācija joprojām ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas locekle, šādu sertifikātu atzīšanas pārtraukšana nav Parīzes SM kompetencē. Par šo nostāju būtu jāpaziņo Ukrainas iestādēm.
- (13) Ir lietderīgi noteikt nostāju, kas Savienības vārdā ir jāņem ostas valsts kontroles komitejā attiecībā uz Krievijas Federācijas dalību Parīzes SM, jo minētie lēmumi varētu ietekmēt Savienības tiesības, proti, Direktīvu 2009/16/EK.
- (14) Savienības nostāja būtu jāpauž Savienības dalībvalstīm, kuras ir Parīzes SM dalībnieces, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā ir jāieņem Parīzes Saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli ("Parīzes SM") ostas valsts kontroles komitejā ("OVKK") attiecībā uz Krievijas Federācijas dalību Parīzes SM, ir:

- a) piekrist pieejai, kas izklāstīta 5. punktā OVKK dokumentā PSCC55/11.1, attiecībā uz Ukrainas karoga kuģu aizturēšanu Parīzes SM ostās;
- b) aktīvi atbalstīt Krievijas Federācijas dalības apturēšanu Parīzes SM;
- c) censties starp Parīzes SM dalībniecēm, izņemot Krievijas Federāciju, panākt konsensu par Krievijas Federācijas dalības apturēšanu Parīzes SM līdz turpmākam paziņojumam;
- d) piekrist pieejai, kas izklāstīta 7. punktā OVKK dokumentā PSCC55/11.1, attiecībā uz Krievijas Federācijas izdoto normatīvo sertifikātu atzīšanas pārtraukšanu.

2. pants

Šā lēmuma 1. pantā minēto nostāju, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs, pauž tās Savienības dalībvalstis, kuras ir Parīzes SM dalībnieces.

3. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

Briselē, 2022. gada 12. maijā

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
J.-Y. LE DRIAN*

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/763**(2021. gada 21. decembris)****par valsts atbalstu SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N), ko Portugāle plāno īstenot attiecībā uz TAP SGPS**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2021) 9941)

(Autentisks ir tikai teksts angļu valodā)**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā Komisijas Lēmumu, ar ko tā Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta 2. punktā noteikto procedūru sāka īstenot attiecībā uz atbalstu SA.60165 (2021/C) ⁽¹⁾,pēc tam, kad ieinteresētās personas tika aicinātas iesniegt piezīmes atbilstoši iepriekš minētajiem noteikumiem ⁽²⁾, un ņemot vērā iesniegtās piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

- (1) Portugāle 2021. gada 10. jūnijā paziņoja par saviem plāniem piešķirt valsts atbalstu 3,2 miljardu EUR apmērā kā pārstrukturēšanas atbalstu saskaņā ar Pamatnostādņiem par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai (turpmāk "Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes") ⁽³⁾ saimnieciskās darbības vienībai, kuru pašlaik pilnībā kontrolē Portugāles valsts un kurā ietilpst *Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.* (turpmāk "TAP SGPS") un tā pašreizējais māsasuzņēmums *Transportes Aéreos Portugueses, S.A.* (turpmāk "TAP Air Portugal"), tostarp visi to kontrolētie meitasuzņēmumi (8.–14. apsvērums). Pirms paziņojuma TAP SGPS tika piešķirts glābšanas aizdevums 1,2 miljardu EUR apmērā, pret kuru Komisija neizteica iebildumus savā 2020. gada 10. jūnija lēmumā (turpmāk "sākotnējais lēmums par glābšanas atbalstu") ⁽⁴⁾. Portugāle 2020. gada jūlijā ieviesa un izmaksāja TAP SGPS glābšanas atbalstu un 2020. gada 10. decembrī iesniedza TAP SGPS pārstrukturēšanas plānu. Paziņojumam bija pievienota pārstrukturēšanas plāna atjaunināta versija un citi pavaddokumenti.
- (2) Vispārējā tiesa 2021. gada 19. maijā atcēla sākotnējo lēmumu par glābšanas atbalstu, bet apturēja atcelšanas sekas, līdz Komisija pieņems jaunu lēmumu ⁽⁵⁾. Komisija 2021. gada 16. jūlijā pieņēma jaunu lēmumu, neceļot iebildumus pret glābšanas atbalstu ⁽⁶⁾, par kuru tika celta vēl viena prasība to atcelt ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Komisijas 2021. gada 16. jūlija lēmums C(2021) 5278 final lietā SA.60165 (OV C 317, 6.8.2021., 13. lpp.).

⁽²⁾ OV C 317, 6.8.2021., 13. lpp.

⁽³⁾ Komisijas paziņojums "Pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (OV C 249, 31.7.2014., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas 2020. gada 10. jūnija lēmums lietā SA.57369 (2020/N) Covid-19 – Portugāle – Uzņēmumam TAP piešķirtais atbalsts (OV C 228, 10.7.2020., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ 2021. gada 19. maija spriedums lietā T-465/20, *Ryanair DAC*/Komisija, EU:T:2021:284. Vispārējā tiesa konstatēja, ka Komisija savā sākotnējā lēmumā par glābšanas atbalstu nav norādījusi pamatojumu saskaņā ar LESD 296. pantu, konkrēti nenorādot, vai TAP SGPS pieder grupai Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punkta nozīmē. Vispārējā tiesa uzdeva apturēt šā lēmuma atcelšanas sekas uz laika posmu, kas nepārsniedz divus mēnešus no sprieduma pasludināšanas dienas, ja Komisija izlemtu pieņemt jaunu lēmumu saskaņā ar LESD 108. panta 3. punktu, un uz saprātīgu papildu laika posmu, ja Komisija nolemtu sākt LESD 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru.

⁽⁶⁾ Komisijas 2021. gada 16. jūlija lēmums lietā SA.57369 – Glābšanas atbalsts uzņēmumam TAP SGPS (OV C 345, 27.8.2021., 1. lpp.).

⁽⁷⁾ Lieta T-743/21, *Ryanair*/Komisija, kas pašlaik tiek izskatīta Vispārējā tiesā.

- (3) Komisija ar 2021. gada 16. jūlija vēstuli informēja Portugāli, ka tā ir nolēmusi attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalstu sākt procedūru, kas paredzēta Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk "LESD") 108. panta 2. punktā (turpmāk "lēmums par procedūras sākšanu"). Portugāle iesniedza piezīmes par minēto lēmumu 2021. gada 19. un 27. augusta vēstulēs.
- (4) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽⁸⁾. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes viena mēneša laikā no publicēšanas datuma.
- (5) Noteiktajā termiņā, kas beidzās 2021. gada 6. septembrī, Komisija saņēma 39 piezīmes no ieinteresētajām personām. Tā nosūtīja minētās piezīmes Portugālei, kurai tika dota iespēja atbildēt. Portugāle 2021. gada 5. oktobra vēstulē iesniedza piezīmes par ieinteresēto personu apsvērumiem.
- (6) Komisija 2021. gada 29. oktobra vēstulē pieprasīja papildu informāciju par pārstrukturēšanas plānu un atbalstu pārstrukturēšanas atbalstam, uz ko Portugāle atbildēja 2021. gada 16. novembrī. Komisija un Portugāles iestādes 2021. gada 25. oktobrī rīkoja videokonferences par paziņojumā paredzētajiem konkurences pasākumiem, un Komisija arī pieprasīja papildu informāciju par tirgus konkurences struktūru attiecībā uz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem uz Lisabonas lidostu un no tās, tostarp atjauninātu informāciju par to gaisa pārvadātāju laika nišām, kuri darbojas lidostā. Portugāle atbildēja 2021. gada 2. un 8. novembrī un iesniedza papildu informāciju 2021. gada 16., 25., 27. un 30. novembrī un visbeidzot 2021. gada 3. decembrī.
- (7) Portugāle izņēmuma kārtā piekrita atteikties no tiesībām, kas izriet no LESD 342. panta apvienojumā ar Padomes Regulas Nr. 1 ⁽⁹⁾ 3. pantu, un tam, ka šis lēmums tiek pieņemts un paziņots tikai angļu valodā saskaņā ar LESD 297. pantu.

2. ATBALSTA APRAKSTS

2.1. Saņēmējs: īpašumtiesību struktūra un meitasuzņēmumi, kas darbojas

- (8) Pārstrukturēšanas atbalsta saņēmējs ir saimnieciskās darbības vienība, kuru pašlaik pilnībā kontrolē Portugāles valsts (11. un 12. apsvērums) un kurā ietilpst TAP SGPS un tā pašreizējais māsasuzņēmums TAP Air Portugal, tostarp visi to kontrolētie meitasuzņēmumi. TAP SGPS ir pārvaldītājuuzņēmums, kas reģistrēts 2003. gadā, bet TAP Air Portugal tika izveidots 1945. gadā kā Portugāles galvenā aviosabiedrība. Līdz 2017. gadam uzņēmumu TAP SGPS kopīgi kontrolēja *Parpública - Participações Públicas, SGPS, S.A.* (turpmāk "*Parpública*"), valsts uzņēmums, kas pārvalda Portugāles valsts daļas, un vēl divi uzņēmumi – *HPGB SGPS, S.A.* ⁽¹⁰⁾ (turpmāk "*HPGB*") un *DGN Corporation* (turpmāk "*DGN*"), kuri darbojas ar konsorcijs *Atlantic Gateways SGPS, Lda* (turpmāk "*AGW*") starpniecību ⁽¹¹⁾. Kad Komisija pieņēma sākotnējo lēmumu par glābšanas atbalstu, *Parpública* piederēja 50 % un AGW – 45 % TAP SGPS akciju, bet atlikušie 5 % akciju piederēja TAP SGPS darbiniekiem. Šī īpašumtiesību situācija mainījās, īstenojot notiekošo TAP SGPS glābšanas un pārstrukturēšanas procesu.
- (9) Kad sākās TAP SGPS glābšanas un pārstrukturēšanas process, TAP Air Portugal pilnībā piederēja uzņēmumam TAP SGPS un tas bija TAP SGPS lielākais meitasuzņēmums, kas veidoja aptuveni 98 % no TAP SGPS apgrozījuma. Portugāles iestādes paskaidro, ka līdz 2020. gada jūnijam netika apsvērtas nekādas izmaiņas TAP SGPS akcionāru struktūrā, jo visi saņēmēja akcionāri vienojās par glābšanas atbalsta nepieciešamību, lai saglabātu TAP Air Portugal darbību un TAP SGPS ilgtermiņa dzīvotspēju.

⁽⁸⁾ Sk. 1. zemsvītras piezīmi.

⁽⁹⁾ Padomes Regula Nr. 1 (1958. gada 15. aprīlis), ar ko nosaka Eiropas Ekonomikas kopienā lietojamās valodas (OV L7, 6.10.1958., 385. lpp.).

⁽¹⁰⁾ HPGB, SGPS, S.A. atrodas Lisabonā un ir uzņēmumu un sabiedrību pārvaldības nozares daļa. HPGB, SGPS, S.A. šajā vietā ir [...] darbinieki. HPGB, SGPS, S.A. uzņēmumu struktūrā ir [...] uzņēmumi.

⁽¹¹⁾ Sīkāku informāciju par HPGB, DGN un AGW konsorcijs skatīt 11.–15. apsvērumā Komisijas 2021. gada 16. jūlija lēmumā lietā SA.57369, kas minēts 6. zemsvītras piezīmē.

- (10) Portugāles iestādes tikai 2020. gada jūlija sākumā izskatīja jautājumu par TAP SGPS kontroli saistībā ar strupceļu sarunās ar AGW par glābšanas aizdevuma līguma īstenošanu. [...]. Nonākot situācijā, kad TAP SGPS bija uz finanšu sabrukuma sliekšņa, kas mudināja īstenot glābšanas atbalstu, Portugāles iestādes nolēma noslēgt privātu nolīgumu ar AGW akcionāriem, lai iegādātos DGN akcijas, [...]. [...], Portugāles Valsts kases ministrija (*Direcção-Geral do Tesouro e Finanças* (DGTF)) tieši iegādājās TAP SGPS akcijas, kas veidoja 22,5 % no iepriekš AGW piederošā TAP SGPS akciju kapitāla. Tādējādi Portugāles valstij tieši un netieši pieder akciju vairākums, kas atbilst 72,5 % TAP SGPS akciju kapitāla un attiecīgajām ekonomiskajām tiesībām (50 % ar *Parpública* starpniecību un 22,5 % ar DGTF starpniecību). Iepriekš HPGB piederēja daļa AGW konsorciā, nevis tieši TAP SGPS, bet pēc AGW akciju iegādes HPGB pašlaik tieši pieder 22,5 % TAP SGPS kapitāla daļu.
- (11) Portugāles iestādes apstiprina, ka saskaņā ar akcionāru nolīgumu, ko Portugāles Republika noslēgusi ar DGTF starpniecību, [...]. [...] ⁽¹²⁾, [...] ⁽¹³⁾. Tā kā Portugāles valsts kontrolē 72,5 % akciju kapitāla [...], tā pilnībā kontrolē TAP SGPS.
- (12) Turklāt kopš glābšanas atbalsta piešķiršanas bija mainījusies TAP SGPS līdzdalība TAP Air Portugal, kad Portugāles valsts ar DGTF starpniecību parakstīja TAP Air Portugal kapitāla palielināšanu par 462 miljoniem EUR ⁽¹⁴⁾. Kopš 2021. gada 24. maija valstij ar DGTF starpniecību tieši pieder aptuveni 92 % TAP Air Portugal akciju kapitāla. TAP SGPS pašlaik pieder atlikušie 8 %. TAP Air Portugal ir vienīgais akcionārs uzņēmumā TAP Logistics Solutions, S.A., kas 2019. gada 30. decembrī reģistrēts kravu un pasta darbību veikšanai.
- (13) TAP SGPS pieder daļas arī citos uzņēmumos, kas sniedz ar gaisa pārvadājumiem saistītus pakalpojumus Portugālē un citās valstīs:
- 100 % uzņēmumā *Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.* (turpmāk “Portugalia”),
 - 100 % uzņēmumā *U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A.*, kurš sniedz veselības aprūpes pakalpojumus un kura galvenais klients ir TAP Air Portugal,
 - 100 % uzņēmumā *TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A.* un 99,83 % uzņēmumā *Aeropar Participações Lda.*, kas abi pilda holdinga funkcijas,
 - 78,72 % uzņēmumā *TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A.* (turpmāk “M&E Brasil”), kas veic TAP Air Portugal un trešo personu gaisa kuģu tehnisko apkopi,
 - 49 % (43,9 % tieši un 5,1 % ar Portugalia starpniecību) uzņēmumā *SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A.* (saukts arī par *Groundforce Portugal*), kurš darbojas lidostas apkalpošanas uz zemes nozarē Portugālē, un
 - 51 % uzņēmumā *CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A.*, kurš sniedz ēdināšanas pakalpojumus aviācijas nozarē un kura galvenais klients ir TAP Air Portugal.
- (14) Iepriekš izklāstītās glābšanas un pārstrukturēšanas procesa laikā notikušās kontroles izmaiņas ir veiktas neatkarīgi no tā, ka šajā lēmumā visas atsauces uz saņēmēju uzņēmumu, kam piešķirts pārstrukturēšanas atbalsts, ietver TAP SGPS un visus tā meitasuzņēmumus, kopš tā glābšanas un pārstrukturēšanas procesa sākuma 2020. gada jūnijā, tostarp TAP Air Portugal, ja vien nav norādīts citādi. Visas atsauces uz TAP Air Portugal ietver visus TAP SGPS meitasuzņēmumus, kas darbojas gaisa transporta jomā, tostarp Portugalia, ja vien nav norādīts citādi.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Komisijas 2021. gada 23. aprīļa lēmums C(2021) 2991 final lietā SA.62304 (2021/N) – Portugāle – Covid-19: TAP Portugal zaudējumu kompensācija (OV C 240, 18.6.2021., 1. lpp.).

2.2. Saņēmējs: galvenās darbības aviācijas nozarē

- (15) Saņēmējā saimnieciskās darbības vienībā *TAP Air Portugal* darbojas pasažieru un kravu gaisa pārvadājumu jomā. 2019. gadā pirms pārstrukturēšanas *TAP Air Portugal* izmantoja 108 gaisa kuģu floti, tostarp gaisa kuģus, ko ekspluatēja saskaņā ar nolīgumiem par gaisa kuģu nomu ar apkalpi, un apkalpoja 92 galamērķus 38 valstīs, pārvadāja vairāk nekā 17 miljonus pasažieru un veica vairāk nekā 130 000 lidojumu. Šie lidojumi 2019. gadā jo īpaši notika regulāros maršrutos no tādām lidostām kā Lisabona, Portu, Faru, četrām Azoru salām un Madeiras salas, kā arī uz starptautiskiem galamērķiem, tostarp [...] lidostām Eiropā (ārpus Portugāles), [...] galamērķiem Brazīlijā ⁽¹⁵⁾, [...] Āfrikā ⁽¹⁶⁾ un [...] Ziemeļamerikā ⁽¹⁷⁾. *TAP Air Portugal* ir strukturējis savu darbību galvenokārt ap Lisabonas lidostu, kas ir tā galvenais centrs.
- (16) Portugāle apgalvo, ka *TAP Air Portugal* ir galvenais savienojamības nodrošinātājs pasažieriem un kravām uz Portugāli, no tās un tās iekšienē. *TAP Air Portugal* 2019. gadā bija vienīgā aviosabiedrība, kas nodrošināja [...] no saviem [...] maršrutiem vasaras sezonā un [...] no [...] maršrutiem ziemas sezonā. Jo īpaši *TAP Air Portugal* ir izšķiroša loma Portugāles un valstu ar portugāļu valodā runājošu diasporu savienojamībā. *TAP Air Portugal* tiek uzskatīts arī par Portugāles ekonomikas pīlāru, jo īpaši ņemot vērā tā ieguldījumu Portugāles tūrisma nozares attīstībā.
- (17) Citas aviosabiedrības, jo īpaši Eiropas aviosabiedrības, nodrošina pasažieru vai kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz Portugāli, piemēram, *Ryanair* kā otra lielākā aviosabiedrība Portugālē, *Wizzair* un *easyJet*, *Lufthansa* grupas aviosabiedrības (tostarp *Brussels Airlines* un *Austrian Airlines*), *Air France-KLM*, *Finnair* un *IAG* aviosabiedrības (jo īpaši *Vueling* un *Iberia*).

2.3. Saņēmēja grūtību izcelsme un finanšu stāvoklis

- (18) Saņēmēja pašreizējās grūtības ir radušās gan maksāspējas, gan likviditātes problēmu dēļ, ko ļoti saasināja Covid-19 pandēmijas izraisītā akūtā likviditātes krīze.
- (19) Pirmkārt, laikposmā no 2006. līdz 2015. gadam *TAP SGPS* uzkrāja [...] miljonus EUR [...]. Ņemot vērā aviosabiedrības darbības nozīmi *TAP SGPS* ieņēmumos, [...].
- (20) *TAP SGPS* pēdējos gados radās arī ārkārtējas darbības traucējumu izmaksas, kas kavēja rentabilitātes un konkurētspējas uzlabošanu. [...] [...] miljoni EUR [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] [...] miljoni EUR [...], ko veicināja bieža lidojumu kavēšanās un atcelšana, kā arī ļoti augsts ārvalstu valūtas maiņas risks, ko radīja uzņēmējdarbība Brazīlijā un Angolā.
- (21) Otrkārt, ņemot vērā to, ka *TAP Air Portugal* nopelnīja aptuveni [...] % no *TAP SGPS* ieņēmumiem, gaisa pārvadātāja darbība būtiski ietekmēja to pārvaldošā mātesuzņēmuma vispārējo finanšu stāvokli. Pēc *TAP SGPS* privatizācijas 2015. gadā ⁽¹⁹⁾ *TAP Air Portugal* sāka pārveides procesu un no darbības viedokļa bija uz izaugsmes ceļa, līdz 2019. gadam nodrošinot ieņēmumu pieaugumu par [...] %. Pārveides process bija vērsts uz [...].
- (22) Ar pārveides procesu saistītās darbības galvenokārt notika 2018. un 2019. gadā, proti, tika piegādāti [...] degvielas patēriņa ziņā efektīvi A339 gaisa kuģi, kam sekoja produktu, pārdošanas un rīku pārveide, iepirkuma un sistēmu uzlabošana. Attiecībā uz darbību jānorāda, ka *TAP Air Portugal* palielināja savu darbību augstvērtīgos tirgos, piemēram, Brazīlijā un Ziemeļamerikā. Pārveides process, jo īpaši jaunas flotes pakāpeniska ieviešana un vecās flotes izmantošanas pakāpeniska izbeigšana, kas tika veikta līdz 2019. gadam, palīdzēja samazināt kopējās izmaksas uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (CASK) ⁽²⁰⁾. Tomēr tas radīja arī lielas vienreizējas izmaksas, kas bija saistītas ar [...]. Turklāt *TAP Air Portugal* joprojām bija mazāk konkurētspējīgs nekā tā līdzinieki darbaspēka izmaksu un efektivitātes ziņā.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Neatbilstīgas pamatdarbības izmaksas rodas aviosabiedrībai vai uzņēmumam, kas veic lidostas apkalpošanu uz zemes un rīkojas aviosabiedrības vārdā, ja lidojuma dienā vai dienā pirms ceļojuma notikuša traucējuma dēļ klients nevar izmantot biļeti.

⁽¹⁹⁾ *TAP SGPS* akciju kapitāla privatizācija 61 % apmērā tika veikta 2015. gadā. Portugāles valsts 2017. gadā atpirka daļu no *AGW* akciju kapitāla, palielinot savu līdzdalību līdz 50 %.

⁽²⁰⁾ Pieejamo sēdvietu kilometru izmaksas izmanto, lai noteiktu vienības izmaksas, kas izteiktas naudā [EUR centi par sēdvietu] par katru sēdvietu par katru kilometru.

- (23) *TAP Air Portugal* 2019. gada 2. decembrī slēdza piedāvājumu 375 miljonu EUR apmērā augstākās prioritātes nenodrošinātajām obligācijām ar piecu gadu termiņu, kas sedz regulāros ikgadējos kuponus 5,625 % apmērā un faktisko procentu likmi 5,75 % apmērā ⁽²¹⁾. Emisijas mērķis bija segt vispārējos uzņēmuma izdevumus un daļēji atmaksāt parādu un pagarināt tā vidējo termiņu. Emisija noteica sākotnējos reitingus BB- (*Standard & Poor's*) un B2 (*Moody's*), t. i., zem "ieguldījumu kategorijas" līmeņa. Vairākus mēnešus pirms 2019. gada 24. jūnija *TAP Air Portugal* emitēja obligācijas 200 miljonu EUR apmērā ar četru gadu termiņu, sedzot regulāros ikgadējos kuponus 4,375 % apmērā ⁽²²⁾. Lai gan abu emisiju summas un nosacījumi 2019. gada jūnijā un decembrī atšķiras, šajās emisijās uzrādītie procenti liecina, ka saņēmējs varētu piekļūt finansējumam tirgū pirms Covid-19 uzliesmojuma ar saprātīgiem nosacījumiem.
- (24) Pārveides process tika pārtraukts Covid-19 globālās pandēmijas un tai sekojošās ekonomikas krīzes dēļ laikā, kad *TAP Air Portugal* vēl nebija spējis būtiski samazināt savas izmaksas, jo īpaši darbaspēka izmaksas, salīdzinājumā ar konkurentiem, jo īpaši zemo izmaksu aviosabiedrībām.
- (25) Tādējādi, ņemot vērā nepieredzētos valdības noteiktos ceļošanas ierobežojumus un rīkojumus par karantīnu Covid-19 uzliesmojuma dēļ, reitingu aģentūra *Standard & Poor's* 2020. gada 20. martā pazemināja *TAP Air Portugal* reitingu līdz B- ilgtermiņa reitingam un CCC+ īstermiņa likviditātes reitinga prognozei. Tajā pašā paziņojumā *Standard & Poor's* noteica 45 % atgūšanas izredzes attiecībā uz 375 miljonu EUR obligāciju emisiju. Reitingu aģentūra *Moody's* 2020. gada 19. martā arī pazemināja *TAP Air Portugal* saistību nepildīšanas varbūtību un korporatīvo reitingu līdz attiecīgi Caa1-PD un Caa1. 2020. gada 28. maijā gada ienesīgums līdz 2019. gada decembrī emitēto augstas prioritātes parādzīmju 375 miljonu EUR apmērā termiņa beigām (2024. gada decembrī) bija 9,45 % sekundārajā tirgū. Citiem vārdiem sakot, šajā posmā šo *TAP Air Portugal* emitēto obligāciju pircēji pieprasīja atlaidi no vērtspapīra nominālās vērtības nolūkā gūt atdevi 9,45 % apmērā, lai piekristu to turēšanai līdz termiņa beigām. Portugāles iestāžu sniegtā informācija apstiprina [...] *TAP Air Portugal* un saņēmēja [...] ⁽²³⁾ finanšu stāvokli, [...].
- (26) *TAP SGPS* un *TAP Air Portugal* grūtības uzkrājās un izraisīja pašu kapitāla stāvokļa krasu pasliktināšanos. *TAP SGPS* 2019. gada beigās reģistrēja negatīvu pašu kapitālu [...] miljonu EUR apmērā, kas 2020. gadā pieauga līdz [...] miljardiem EUR. Arī *TAP Air Portugal* 2020. gadā bija negatīvs pašu kapitāls ([...] miljardi EUR).

2.4. Pārstrukturēšanas plāna un pārstrukturēšanas atbalsta apraksts

- (27) Pārstrukturēšanas atbalsts palīdz īstenot pārstrukturēšanas plānu, kas aptver laikposmu no 2020. gada līdz 2025. gada beigām (turpmāk "pārstrukturēšanas periods"). Plāns attiecas uz saimnieciskās darbības vienību, kuru pašlaik pilnībā kontrolē Portugāles valsts (11. un 12. apsvērums) un kurā ietilpst *TAP SGPS* un tā pašreizējais māsasuzņēmums *TAP Air Portugal*, tostarp visi to kontrolētie meitasuzņēmumi.

2.4.1. Darbības pārstrukturēšana

- (28) Pārstrukturēšanas plāna mērķis ir novērst *TAP SGPS* grūtību pamatcēloņus un līdz 2025. gadam mainīt uzņēmumu. ņemot vērā *TAP Air Portugal* nozīmi *TAP SGPS* bilanci, kad tam radās grūtības saistībā ar darbībām, uz kurām attiecas pārstrukturēšanas plāns, lielākā daļa pārstrukturēšanas plānā paredzēto darbības pārstrukturēšanas pasākumu izmaksu samazināšanai un ieņēmumu un prognožu uzlabošanai attiecas uz *TAP Air Portugal*. Pārstrukturēšanas plānā ir iekļauti pasākumi, kurus sāka īstenot 2020. gada jūnijā vai kurus īsteno un kuri attiecas uz četriem pilāriem: i) koncentrēšanās uz pamatstratēģiju, ii) jaudas pielāgošana; iii) pamatdarbības izmaksu samazināšana un iv) ieņēmumu palielināšana. 2.4.1.1.–2.4.1.4. apakšiedaļā aprakstīts katrs *TAP* pārstrukturēšanas plāna pilārs ar atjauninājumiem.

⁽²¹⁾ Paziņojums "TAP paziņo par cenas noteikšanu 5,625 % augstas prioritātes parādzīmēm, kas maksājamas 2024. gadā 375 miljonu EUR apmērā", 22.11.2019. Ieguldītāju pieprasījums ļāva emisijai piesaistīt vairāk naudas (par 75 miljoniem EUR vairāk nekā sākotnējie 300 miljoni EUR) un noteikt zemāku cenu (20 bp), nekā sākotnēji paredzēts.

⁽²²⁾ Atsauce: ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

⁽²³⁾ Peļņa pirms procentu maksājumiem, nodokļiem, nolietojuma, amortizācijas un pārstrukturēšanas vai īres izmaksām. *EBITDAR* ir rādītājs, ko galvenokārt izmanto, lai analizētu to uzņēmumu finanšu stāvokli un darbības rezultātus, kuri iepriekšējā gadā ir veikuši pārstrukturizāciju.

2.4.1.1. Koncentrēšanās uz pamatstratēģiju

- (29) Pārstrukturēšanas plāna loģika paredz koncentrēties uz pamatdarbību, proti, aviācijas uzņēmējdarbību, kas tiek veikta ar *TAP Air Portugal* un *Portugalia* starpniecību, vienlaikus pakāpeniski atsakoties no uzņēmumiem, kas nav saistīti ar pamatdarbību, un atsavinot tos. Saskaņā ar šo loģiku pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts, ka *TAP SGPS* pakāpeniski atteiksies no visām citām ienākumus nesošām pakalpojumu darbībām, ko tas veica tirgū, pārdodot, atsavinot vai pārtraucot trīs uzņēmējdarbības virzienus, kā norādīts turpmāk. Pirmkārt, *TAP SGPS* plāno atsavināt savu līdzdalību Brazīlijas gaisa kuģu tehniskās apkopes meitasuzņēmumā *M&E Brasil*, [..]. Otrā atsavināšana attiecas uz [..] uzņēmumā *Groundforce*, kas sniedz pakalpojumus apkalpošanā uz zemes, [..]. Treškārt, *TAP SGPS* plāno atsavināt savu līdzdalību ēdināšanas pakalpojumu sniedzēja *Cateringpor* kapitālā [..].

2.4.1.2. Jaudas pielāgošana

- (30) Pasākumi, kuru mērķis ir pielāgot *TAP Air Portugal* jaudu, galvenokārt ir piemērota lieluma *TAP Air Portugal* flotes izveide un *TAP Air Portugal* tīkla optimizācija. Flotes izveides plānā ir paredzēts [..]. Kopumā 2025. gadā *TAP Air Portugal* flotes izveides plāns nodrošinās viendabīgāku flotes sastāvu un samazinās pamatdarbības izmaksas mazāka jauno gaisa kuģu degvielas patēriņa un zemāku tehniskās apkopes prasību dēļ.
- (31) Attiecībā uz tīkla optimizāciju pārstrukturēšanas plāns palielina Lisabonas kā savienojamības centra nozīmi, kam ir izšķiroša nozīme, ņemot vērā *TAP Air Portugal* nelielo apjomu vietējā tirgū. Savienojamības centra ekspluatācijai būs labvēlīga ietekme uz stratēģiju [..]. [..]. Visbeidzot, tīkla optimizācijas pasākumi ietver izmaksu ziņā efektīvāku maršrutu un gaisa kuģu savietošanu, zaudējumus nesošu maršrutu un maršrutu ar zemu savienojamības vērtību samazināšanu. Piemēram, 2020. gadā *TAP Air Portugal* apkalpoja [..] mazāk galamērķu nekā 2019. gadā (no [..] līdz [..]) un uz nenoteiktu laiku pārtrauca [..] papildu maršrutu atvēršanu.
- (32) Attiecībā uz *TAP Air Portugal* atrašanos Lisabonas lidostā jānorāda, ka *TAP Air Portugal* flotes samazināšana samazina tā spēju sniegt pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus, tomēr neapšaubot nozīmīgo stāvokli tirgū, kāds tam pašlaik ir un kāds tas varētu būt pārstrukturēšanas perioda beigās Lisabonas centrā ⁽²⁴⁾. Ir divi galvenie iemesli, kāpēc līdz 2025. gadam būtu jā saglabā *TAP Air Portugal* nozīmīgais stāvoklis tirgū Lisabonas lidostā.
- a) Pirmkārt, pārstrukturēšanas plāna ietvaros *TAP Air Portugal* plāno vēl vairāk koncentrēties uz galvenajām darbībām zvaigznes tipa (*hub-and-spoke*) tīklā, ko tā veic Lisabonas lidostā ⁽²⁵⁾. Tādējādi nav paredzams, ka stāvoklis tirgū un konkurences struktūra lidostā būtiski mainīsies, lai gan *TAP Air Portugal* 2021./2022. gada ziemas IATA sezonā salīdzinājumā ar 2019./2020. gada ziemas IATA sezonu ir samazinājis tā rīcībā esošo laika nišu skaitu par [..] % ([..] laika nišas dienā), un abi nākamie lielākie laika nišu turētāji (*Ryanair* un *easyJet*) sākotnēji ir spējuši palielināt to rīcībā esošo laika nišu skaitu 2022. gada vasaras IATA sezonā salīdzinājumā ar 2019. gada vasaras IATA sezonu ⁽²⁶⁾. Konkrētāk, Portugāles iesniegtā informācija liecina, ka *TAP Air Portugal* rīcībā esošās laika nišas veidotu [45–55] % no Lisabonas lidostas kopējās jaudas 2022. gada vasaras IATA sezonā un nākamajās IATA sezonās salīdzinājumā ar [10–20] % un [5–10] % attiecīgi *Ryanair* un *easyJet*. Turklāt visā pārstrukturēšanas periodā *TAP Air Portugal* izmantotu lielāko floti Lisabonas lidostā ar [90–100] gaisa kuģiem. Saskaņā ar Portugāles aplēsēm Lisabonas lidostā *Ryanair* bāzētu septiņus gaisa kuģus, bet *easyJet* – piecus ⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ Saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi tiek uzskatīts, ka gaisa pārvadātāja rīcībā esošās laika nišas lidostā un tā jaudas ierobežojumi nosaka gaisa pārvadātāja spēju konkurēt pasažieru gaisa pārvadājumu tirgū uz lidostu vai no tās (sk., piemēram, 209. apsvērumu Komisijas 2021. gada 5. aprīļa lēmumā C(2021) 2488 final lietā SA.59913 (OV C 240, 18.6.2021., 1. lpp.); 178. apsvērumu Komisijas 2020. gada 25. jūnija lēmumā C(2020) 4372 final lietā SA.57153 (OV C 397, 20.11.2020., 1. lpp.)).

⁽²⁵⁾ Piemēram, Lisabonas lidostā bāzēto gaisa kuģu skaits ir tikai nedaudz samazinājies salīdzinājumā ar situāciju pirms pārstrukturēšanas. 2019. gada vasaras IATA sezonā *TAP Air Portugal* flote bija vidēja lieluma ar aptuveni [90–100] gaisa kuģiem, kas bija bāzēti Lisabonas lidostā, un [5–15] gaisa kuģiem, kas bija bāzēti Portu lidostā. 2022. gada vasaras IATA sezonā Lisabonas lidostā vidēji sezonā bija bāzēti aptuveni [90–100] gaisa kuģi, bet Portu lidostā [0–10] gaisa kuģi. Laikposmā no 2023. līdz 2025. gadam *TAP Air Portugal* plāno pievienot ierobežotu skaitu gaisa kuģu salīdzinājumā ar 2022. gadu. Sadalījums starp Lisabonas lidostā bāzēto floti un Portu lidostā bāzēto floti izriet no gaisa kuģu skaita sadalījuma, pamatojoties uz stundu bloku sadalījumu Lisabonas vai Portu darbībām. Visi *TAP Air Portugal* gaisa kuģi oficiāli ir bāzēti Lisabonas lidostā, lai gan ne visi lidojumi tiek veikti uz lidostu vai no tās. Portu darbības tiek nodrošinātas, rotējot Lisabonā bāzētos gaisa kuģus, tostarp paturot tos pa nakti. *TAP Air Portugal* nepiešķir gaisa kuģus nevienai citai lidostai, kurā tas darbojas.

⁽²⁶⁾ Portugāles 2021. gada 16. novembra apsvērumi.

⁽²⁷⁾ Portugāles 2021. gada 8. novembra apsvērumi.

- b) Otrkārt, ņemot vērā salīdzinoši spēcīgo, kaut arī trauslo pasažieru pieprasījuma atjaunošanos, paredzams, ka Lisabonas lidosta pārstrukturēšanas periodā atgriezīsies augstajā sastrēgumu līmenī [90–100] % apmērā, ko tā bija sasniegusi pirms Covid-19 pandēmijas pēc *TAP Air Portugal* un zemo cenu pārvadātāju straujās izaugsmes posma. Attiecīgi visā pārstrukturēšanas periodā ir paredzams, ka būtiskie jaudas ierobežojumi Lisabonas lidostā, kas jo īpaši saistīti ar to, ka tai ir tikai viens skrejceļš, būs šķērslis *TAP Air Portugal* konkurentu ienākšanai vai darbības izvērsīšanai tirgū, jo daļēji netiks apmierināts to pieprasījums piekļūt lidostas infrastruktūras pakalpojumiem Lisabonas lidostā.

2.4.1.3. Izmaksu samazināšana

- (33) Pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā *TAP Air Portugal* plāno samazināt pamatdarbības izmaksas, izmantojot trīs sviras.
- (34) Pirmā no tām ir līgumu pārskatīšana ar gaisa kuģu piegādātājiem un iznomātājiem. Ar saviem piegādātājiem *TAP Air Portugal* vienojās par [...] laikposmu [...], kā noteikts sākotnējā līgumā, līdz [...], kas nozīmē, ka kapitāla izdevumi [...] miljardu EUR apmērā tiks atļikti līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām. Turklāt *TAP Air Portugal* ietaupīja naudu [...] miljonu EUR apmērā, pārskatot līgumus ar iznomātājiem, un [...] miljonu EUR apmērā, pateicoties naudas ieņēmumiem no gaisa kuģu pārdošanas un iznomāšanas.
- (35) Otrā svira pamatdarbības izmaksu samazināšanai ir pasākumu kopums trešo personu izmaksu samazināšanai. Pirmkārt, *TAP Air Portugal* prognozē degvielas izmaksu ietaupījumu [...] miljonu EUR apmērā uzņēmējdarbības plāna īstenošanas periodā (no kuriem [...] miljoni EUR [...]), izmantojot jaunākus, energoefektīvākus gaisa kuģus, labāk savietojot maršrutus un gaisa kuģus un ieviešot degvielas optimizācijas programmatūru. Otrkārt, *TAP* plāno līdz [...] gadam ietaupīt [...] miljonus EUR gadā. [...]. Treškārt, pārstrukturēšanas plānā ir paredzēts ikgadējs izmaksu ietaupījums [...] miljonu EUR apmērā, kas radīsies, pārskatot līgumus ar konkrētu pakalpojumu sniedzējiem, [...].
- (36) Trešā svira, kas sekmē plānoto *TAP Air Portugal* pamatdarbības izmaksu samazinājumu, ir darbaspēka izmaksu samazināšana, no kā *TAP Air Portugal* paredz gadā ietaupīt [...] miljonus EUR, kas pārstrukturēšanas plāna īstenošanas periodā kopā veido aptuveni [...] miljardus EUR. Lai panāktu šo izmaksu ietaupījumu, *TAP Air Portugal* ir veicis šādus pasākumus:
- a) darbinieku skaita samazināšana (pilnslodzes ekvivalenta vienībās (FTE)) par 1 200 2020. gadā un 2021. gada sākumā galvenokārt tāpēc, ka netiek atjaunoti pagaidu darba līgumi, 2021. gadā samazinot darbinieku skaitu vēl par 2 000;
- b) turklāt algu samazināšanas pasākumi, automātiska algu palielinājuma apturēšana, darba koplīgumu klauzulu apturēšana, lai palielinātu produktivitāti un samazinātu darbaspēka izmaksas līdz 2024. gadam, kas ir piemērojami visiem darbiniekiem, izmantojot “ārkārtas nolīgumus” ar arodbiedrībām, proti:
- i) transversāls samazinājums 25 % apmērā attiecībā uz fiksētu algu, kas pārsniedz 1 330 EUR, laikposmā no 2021. līdz 2023. gadam un 20 % apmērā 2024. gadā (pilotiem šis samazinājums ir palielināts līdz 50 % 2021. gadā un tiks pakāpeniski samazināts līdz 35 % 2024. gadā); arī salona apkalpes locekļi un īpaša M&E mehāniķu arodbiedrība piekrita, ka 2021. gadā viņu darba laiks tiks samazināts par 15 %, 2023. gadā pakāpeniski pārejot uz 5 %, lai varētu finansēt un nesamazināt 750 pilnslodzes ekvivalenta vienības;
- ii) automātiska algu palielinājuma un automātiskas progresivitātes, kā arī vairāku atalgojuma komponentu apturēšana; un
- iii) salona apkalpes locekļu skaita samazināšana katrā lidmašīnā līdz minimālajam gaisa kuģa ražotāja noteiktajam salona apkalpes locekļu skaitam;
- c) *TAP Air Portugal* panāca, ka vairākas arodbiedrības ārkārtas nolīgumos apņemas virzīties uz 2025. gada mērķiem attiecībā uz darba izmaksām. Šie mērķi tiks sasniegti, vai nu parakstot jaunus darba koplīgumus (CBA), vai, ja sarunas neizdodas, ierosinot spēkā esošo CBA izbeigšanu un orientējot darba noteikumus uz vispārējām darba tiesībām, kas ir ievērojami mazāk ierobežojošas nekā spēkā esošie CBA. [...].

2.4.1.4. Ieņēmumu palielināšana

- (37) *TAP Air Portugal* paredz, ka tā ieņēmumi pieaugs par [...] miljoniem EUR gadā, tam stabilizējoties, t. i., pēc pārstrukturēšanas plāna īstenošanas pabeigšanas, bet pārstrukturēšanas plānā ir ņemti vērā tikai [...] miljoni EUR (gadā, stāvoklim stabilizējoties). Ieņēmumu pieaugumu galvenokārt izraisīs [...].

2.4.2. Pārstrukturēšanas izmaksu un finansējuma avotu pārskats

- (38) Saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu pārstrukturēšanas pasākumu īstenošana radīs neto pārstrukturēšanas izmaksas, kuras nesedz paredzamais ar personālu saistīto pamatdarbības izmaksu samazinājums vai citi ieņēmumi, kas līdz 2025. gadam tiek lēsti [...] miljardu EUR apmērā. Konkrēti, pārstrukturēšanas izmaksu lielākā daļa [...] miljardu EUR apmērā ir saistīta ar nepietiekamu to *TAP SGPS* darbību izmaksu segumu attiecīgajā periodā, kas jāsedz, lai nepieļautu saistību neizpildes risku vai risku, kas saistās ar nespēju saglabāt savu darbības licenci. Atlikušās pārstrukturēšanas izmaksas ir saistītas ar parādu atmaksu līdz [...] miljonu EUR apmērā, jaunu gaisa kuģu iegādi līdz [...] miljonu EUR apmērā un darbaspēka kompensācijām [...] miljonu EUR apmērā. Pārstrukturēšanas izmaksās nav iekļauts atbalsts, kas paziņots pirms šā lēmuma pieņemšanas kā kompensācija par zaudējumiem, kuri *TAP Air Portugal* radušies ārkārtas situācijas dēļ, ko izraisījuši publiskie gaisa pārvadājumu ierobežojumi saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, kā noteikts attiecīgajos Komisijas lēmumos ⁽²⁸⁾.
- (39) Saskaņā ar Portugāles sniegto informāciju, ņemot vērā finanšu stāvokļa pasliktināšanos un Covid-19 uzliesmojuma smago ietekmi uz nozari un ekonomiku, *TAP SGPS* pašlaik nespēj [...] bez valsts atbalsta. Tomēr *TAP Air Portugal* ir nodrošinājis [...] miljonus EUR [...], ko Portugāles Republika garantējusi [...] % apmērā, bet atlikušos [...] % nodrošina *TAP Air Portugal*, [...]. Portugāle uzskata, ka, lai īstenotu būtiskus kapitāla palielināšanas pasākumus, būtu jāļauj *TAP SGPS* no [...] piekļūt kapitāla tirgiem, lai piesaistītu papildu līdzekļus no privātiem ieguldītājiem.
- (40) Tiklīdz būs ieviests valsts garantētais finansējums [...] miljonu EUR apmērā un kapitāls palielināsies, no [...] *TAP Air Portugal* iegūtu finansējumu bez valsts garantijas vismaz [...] miljonu EUR apmērā [...]. Piekļuve privātā tirgus finansējumam novērš vajadzību pēc papildu likviditātes rezerves aizdevuma finansējuma veidā ar valsts garantiju līdz [...] miljoniem EUR, kas bija iekļauts sākotnējā paziņojumā par pārstrukturēšanas atbalstu kā rezervi neparedzētiem gadījumiem.
- (41) Kopējais valsts finansējums, kas pārskatīts 2021. gada 16. novembrī, ietver pašu kapitāla vai kvazikapitāla pasākumus, kas īstenojami šādi:
- a) glābšanas aizdevums 1,2 miljardu EUR apmērā, kas 2021. gadā jākonvertē pašu kapitālā ar tādu pašu nominālo vērtību, kam pieskaitīti uzkrātie procenti aptuveni [...] miljonu EUR apmērā;
- b) [...] miljoni EUR par [...] % aizdevuma daļu [...] miljonu EUR apmērā, ko garantē valsts [...] % apmērā, kas jāpiešķir līdz [...] beigām un jāatmaksā [...], valstij veicot pašu kapitāla iepludināšanu. Aizdevumam būs procentu likme, kas atbilst piešķiršanas brīdī piemērojamajiem tirgus nosacījumiem ([...]), bet tā nepārsniegs atsaucē likmi, kas noteikta saskaņā ar Komisijas paziņojumu par atsaucē likmi ⁽²⁹⁾;
- c) tieša pašu kapitāla iepludināšana [...] miljonu EUR apmērā, kas valstij jāveic [...].

⁽²⁸⁾ Komisijas 2021. gada 23. aprīļa lēmums lietā SA.62304 (2021/N) – Portugāle – Covid-19: *TAP Portugal* zaudējumu kompensācija (OV C 240, 18.6.2021., 1. lpp.), 2021. gada 21. decembra lēmums lietā SA.63402 (2021/N) – Covid-19 radīto *TAP* zaudējumu II kompensācija (nav publicēts) un lietā SA.100121 (2021/N) Covid-19 radīto *TAP* zaudējumu III kompensācija. Summas, kas piešķirtas kā kompensācija *TAP Air Portugal*, ir ienākumi, kas, tāpat kā ieņēmumi no pamatdarbības, samazina atlikušās izmaksas, kuras nevar segt ar iepriekšējiem un pašreizējiem ieņēmumiem no pamatdarbības vai pārstrukturēšanas atbalsta saņēmēja paša ieguldījumiem vai, piemēram, ieņēmumiem no aizdevējiem vai piegādātājiem.

⁽²⁹⁾ Komisijas paziņojums par atsaucē likmes un diskonta likmes noteikšanas metodes pārskatīšanu (OV C 14, 19.1.2008., 6. lpp.).

- (42) Portugāle informēja, ka tā finansēs pasākumus tieši no valsts budžeta ⁽³⁰⁾, kas nozīmē, ka ir nepieciešami īstenošanas akti, tostarp uzņēmuma apstiprinātas izmaiņas akciju kapitālā, un ir jānoslēdz aizdevuma un garantijas nolīgumi.
- (43) TAP SGPS un tā dažādo ieguldītāju pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās būs aptuveni [...] miljardi EUR, kas sadalīti laikposmā no 2020. līdz 2025. gadam un ietvers šādus pasākumus:
- a) darbaspēka pārstrukturēšanas kompensācijas izmaksa – [...]–[...] [...] miljoni EUR ([...] [...] miljoni EUR [...]);
 - b) trešo personu ieguldījumi vai izmaksu efektivitāte kopā [...] miljoni EUR, no kuriem [...] miljoni EUR jau ieviesti 2021. gadā un [...] miljoni EUR izriet no spēkā esošiem līgumiem, tostarp:
 - i) [...] miljoni EUR saistībā ar lidostu pakalpojumiem, ēdināšanu un pakalpojumiem lidojuma laikā, kas izriet no pārskatītiem līgumiem (t. i., jauniem pieprasījumiem iesniegt priekšlikumu) par ēdināšanu attālās vietās, pārskatītiem līgumiem ar piegādātājiem par ēdināšanu LIS, pārskatītiem līgumiem par iepirkšanos gaisa kuģi, pārskatītiem līgumiem par uzkopšanu, biļešu pārdošanu un citiem lidostas pakalpojumiem);
 - ii) [...] miljoni EUR saistībā ar floti un uzraudzību un izvērtēšanu, t. i., pārskatīti līgumi par pasūtītāja piegādātu aprīkojumu, materiāliem un atlaidēm;
 - iii) [...] miljoni EUR saistībā ar korporatīvajiem pakalpojumiem un nekustamo īpašumu (t. i., pārskatīti līgumi par stāvvietu un plašsaziņas līdzekļu maksu, reklāmu un juridisko atbalstu utt.);
 - iv) [...] miljoni EUR saistībā ar IT (t. i., pārskatīti līgumi par licencēm, komunikācijas platformām, atbalstu, ko sniedz ārpakalpojumā, utt.); un
 - v) [...] miljoni EUR saistībā ar apkalpes izmitināšanu un degvielu (t. i., pārskatīti līgumi par transportu un izmitināšanu attālās vietās);
 - c) jaunu gaisa kuģu noma vismaz [...] miljonu EUR apmērā, par ko jau ir uzņemtas saistības, [...];
 - d) citi ieguldījumi, kas saistīti ar aktīvu izmantošanas pakāpenisku izbeigšanu un pārskatītiem līgumiem ar oriģinālā aprīkojuma ražotājiem kopumā aptuveni [...] miljonu EUR apmērā, kas sadalīti šādi:
 - i) [...] miljoni EUR, [...] [...] miljoni EUR;
 - ii) [...] miljoni EUR;
 - iii) [...] miljoni EUR;
 - e) jauns finansējums [...] miljonu EUR apmērā, ko piesaistījis vai organizējis [...], proti:
 - i) aizdevums [...] miljonu EUR apmērā, ko negarantē valsts un ko nodrošina TAP Air Portugal no [...] miljonu EUR aizdevuma; un
 - ii) jauns parāds [...] miljonu EUR apmērā ar instrumenta reitingu [...] [...] miljoni EUR [...]; šis jaunais parāds ir atkarīgs no likviditātes vajadzībām, kas varētu rasties, un *de facto* aizstāj sākotnēji paziņoto nosacīto likviditāti, ko garantē valsts [...] miljonu EUR apmērā un ko vairs neuzskata par piešķirtu kā pārstrukturēšanas atbalstu ⁽³¹⁾;
 - f) ar meitasuzņēmuma atsavināšanu saistīto neparedzēto izdevumu samaksa [...] miljonu EUR apmērā ([...] % [...], [...] % [...] % [...]), [...] ⁽³²⁾;
 - g) divu obligāciju emisiju (23. apsvēruma) un sindicēto aizdevumu neatmaksātās nominālās summas atmaksas atlikšana [...] miljonu EUR apmērā, kas notiek, atsakoties no līguma noteikumu piemērošanas saistībā ar attiecīgajām obligācijām un aizdevumiem; esošie kreditori atteicās no tiesībām uz atmaksu, kas jāveic saņēmējam [...] ([...] [...] miljoni EUR, [...] [...] miljoni EUR, [...] [...] miljoni EUR); [...].
- (44) Portugāle 2021. gada 10. jūnijā un 16. novembrī iesniegtajos apsvērumos norāda, ka visi šie pasākumi, kas veido pašu ieguldījumu, ir īstenoti vai drīzumā sāksies to īstenošana. To pamatā ir saistošas apņemšanās, par kurām jau ir panākta vienošanās ar attiecīgajām pusēm un kuras ir īstenotas ar iekšējiem norādījumiem, kas jāizpilda. Attiecībā uz darbaspēka pārstrukturēšanas pasākumiem izmaksu ietaupījumi ir balstīti uz ārkārtas nolīgumiem, kas noslēgti starp TAP Air Portugal, Portugalia un darbinieku arodbiedrībām pēc tam, kad tika apturēti iepriekš spēkā esošie darba koplīgumi.

⁽³⁰⁾ Pārstrukturēšanas plāna gados apstiprinātie valsts budžeta likumi. Attiecībā uz 2021. gadu skatīt 166. pantu 2020. gada 31. decembra Likumā Nr. 75-B/2020, ar ko apstiprina valsts budžetu 2021. gadam.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Attiecībā uz sloga sadali Portugāle apgalvo, ka TAP SGPS kopējais akciju kapitāls ir [...] miljoni EUR, [...]. Lai nodrošinātu pienācīgu sloga sadali starp saņēmēja akcionāriem, kopējā akciju kapitāla summa TAP SGPS kontos tiks samazināta līdz [...]. Pirms minētā samazinājuma [...] zaudējumu absorbcijas nolūkā. Jāatzīmē, ka [...]. Pēc iepriekš minētās kapitāla samazināšanas un zaudējumu absorbcijas Portugāles valsts ar DGTF starpniecību parakstīs TAP SGPS kapitāla palielināšanu par aptuveni [...] miljoniem EUR, kļūstot par vienīgo TAP SGPS akcionāru. Turklāt TAP Air Portugal būs tiešais atbalsta saņēmējs, samazinot kapitālu zaudējumu absorbcijas nolūkā, kam sekos pašu kapitāla iepludināšana. Pirmais atbalsta pasākums esošā glābšanas aizdevuma konvertēšanai pašu kapitālā 1,2 miljardu EUR apmērā tiks īstenots tikai pēc zaudējumu absorbcijas un kapitāla samazināšanas.
- (46) Portugāle 2021. gada 10. jūnija paziņojumā, kas atjaunināts 2021. gada 16. novembrī, atzīst, ka pašu ieguldījuma summa ir mazāka nekā 50 % no aplēstajām pārstrukturēšanas izmaksām. Šajā saistībā Portugāle uzsver, ka pašreizējos apstākļos, ņemot vērā gaisa pārvadājumu nozares neskaidro perspektīvu, ko smagi skar Covid-19 uzliesmojuma tiešā un netiešā ietekme, saņēmējs ir [...]. Portugāle informē, ka [...]. Tomēr pēc Covid-19 pandēmijas sākuma parāda finansējuma tirgī tika lielā mērā slēgti aviosabiedrībām, un finanšu iestādes kopumā krasi samazināja savus kredītlīmitus aviosabiedrību nozarei.
- (47) Portugāle uzsver saņēmēja ieinteresēto personu segto izmaksu taupīšanas pasākumu tvērumu un apgalvo, ka šādi pasākumi veido reālus un faktiskus pašu ieguldījuma avotus pārstrukturēšanas plānā, ņemot vērā, ka tie ir efektīvi un ilgstotīši. Visbeidzot, Portugāle uzskata, ka pašu ieguldījuma apmērs ir būtisks, jo tas atbilst maksimālajam līmenim, ko saņēmējs spēj uzņemties konkrētajos ar Covid-19 pandēmiju saistītajos apstākļos.

2.4.3. Maksātspējas un likviditātes vajadzības: paredzamā dzīvotspējas atjaunošana

- (48) Portugāle iesniedza pārstrukturēšanas plāna pamatscenārija finanšu prognozes, kas tika paziņotas 2021. gada 10. jūnijā un grozītas 2021. gada 16. novembrī un attiecas uz TAP Air Portugal (kas ietvers Portugalia) aviācijas pamatdarbībām, kā aprakstīts 2.4.1.1. iedaļā. Šajās prognozēs ir paredzēts [...]. Pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigās 2025. gadā TAP Air Portugal paredz sasniegt atdevi no pašu kapitāla (ROE) [...] % apmērā un atdevi no izmantotā kapitāla (ROCE) [...] % apmērā.
- (49) Attiecībā uz likviditātes prognozēm TAP Air Portugal paredz [...]. Finanšu prognozes paredz arī pašu kapitāla attiecību pret aktīviem un neto parāda attiecību pret pašu kapitālu [...], kas 2025. gadā sasniegs attiecīgi [...] % un [...] līmeni. Visbeidzot, neto parāda attiecība pret EBITDA pakāpeniski samazinās no [...] 2022. gadā līdz [...] 2025. gadā.

1. tabula

Pārstrukturēšanas plāna finanšu prognozes, kas paziņotas 2021. gada 10. jūnijā (pamatscenārijs)

Miljoni EUR	Pārstrukturēšanas periods					
	2020. gads	2021. gads	2022. gads	2023. gads	2024. gads	2025. gads
Ieņēmumi	1 060	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
EBIT	(965)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Neto ienākumi	(1 230)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Neto parāds	4 110	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Pamatdarbības naudas plūsma	(244)	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Pašu kapitāls	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]

Avots: uzņēmuma informācija. Visi dati attiecas uz TAP Air Portugal (tostarp Portugalia).

- (50) *TAP Air Portugal* dzīvotspējas atjaunošana ir atkarīga no izmaksu samazinājuma, jo ieņēmumu prognozes ir atkarīgas no gaisa satiksmes atjaunošanās. Izmaksu samazinājums izriet no 2.4.1.1.–2.4.1.3. iedaļā izklāstītajiem pārstrukturēšanas pasākumiem, ar kuriem *TAP Air Portugal* plāno samazināt CASK no [...] EUR centiem 2019. gadā līdz [...] EUR centiem 2025. gadā. Šādas CASK [...] EUR centu apmērā izriet galvenokārt no pārstrukturēšanas pasākumiem, kas ietekmē lielākās *TAP Air Portugal* izmaksas 2019. gadā, proti, degvielas izmaksas ([...] EUR centi 2019. gadā) un darbaspēka izmaksas ([...] EUR centi 2019. gadā). Attiecībā uz degvielu *TAP Air Portugal* paredz ietaupījumus [...] EUR centu apmērā uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (ASK), pieņemot, ka valūtas kurss un degvielas cena atbilst pašreizējām tirgus prognozēm, kas iegūtas no *Bloomberg*, iegādājoties degvielas patēriņa ziņā efektīvākus gaisa kuģus, labāk savietojot maršrutus un gaisa kuģus un ieviešot degvielas optimizācijas programmatūru (2.4.1.3. iedaļa). Attiecībā uz darbaspēku *TAP Air Portugal* paredz FTE samazināšanas pasākumus un līgumu pārskatīšanu ar darbiniekiem (2.4.1.3. iedaļa), lai ietaupītu [...] EUR centus uz vienu ASK.
- (51) Ieņēmumu prognozes lielākoties ir saistītas ar pasažieru gaisa satiksmi, un ieņēmumi no tehniskās apkopes, kravu un pasta pakalpojumiem 2025. gadā veidoja aptuveni [...] % no kopējiem ieņēmumiem. Lai aplēstu ieņēmumus no pasažieru gaisa satiksmes, *TAP Air Portugal* pieņem atjaunošanās tendenci atbilstīgi IATA bāzes prognozēm (2020. gada oktobris) ⁽³³⁾, bet zemāku gaisa satiksmes apmēru gadā. Piemēram, lai gan IATA prognozē, ka gaisa satiksme palielināsies no 49 % 2021. gadā līdz 109 % 2025. gadā salīdzinājumā ar 2019. gadā lidojošo pasažieru skaitu, *TAP* pieņem [...] % 2021. gadā un [...] % 2025. gadā. Turklāt *TAP Air Portugal* pieņem [...] EUR centu ietaupījumu un slodzes koeficientu [...] % 2025. gadā, kas ir attiecīgi zemāks ([...] EUR centi) un augstāks ([...] %) nekā 2019. gadā. Visbeidzot, *TAP Air Portugal* prognozē ieņēmumu pieaugumu, kas izriet no 2.4.1.4. iedaļā izklāstītajiem pasākumiem, kuri saistīti ar kravām un palīgdarbībām. Kopumā, ņemot vērā visus ieņēmumu avotus, *TAP Air Portugal* paredz, ka ieņēmumi no CASK samazināsies no [...] EUR centiem 2019. gadā līdz [...] EUR centiem 2025. gadā.
- (52) Pārstrukturēšanas plānā, kas tika paziņots 2021. gada 10. jūnijā, bija paredzēts nelabvēlīgs scenārijs, kura pamatā ir pesimistiska šādu trīs parametru attīstība: degvielas izmaksas, pieprasījums un ienesīgums. Ar negatīvām parametru izmaiņām nelabvēlīgajā scenārijā, *TAP Air Portugal* pamatdarbības naudas plūsmu un EBIT [...] pesimistisks pieņēmums maina tikai rezultātu apmēru. Tikai visnelabvēlīgākajā scenārijā, pieņemot visu trīs attiecīgo parametru negatīvu attīstību, [...].
- (53) Visbeidzot, Portugāle 2021. gada 9. novembrī iesniedza atjauninātas pārstrukturēšanas plāna finanšu prognozes. Atjauninātajās prognozēs ir ņemtas vērā jaunākās norises aviācijas tirgū salīdzinājumā ar paziņotajām prognozēm, jo īpaši satiksmes atjaunošanās perspektīvas uzlabošanās ⁽³⁴⁾ un reaktīvo dzinēju degvielas cenu pieaugums, un pieņemts, ka satiksmes izmaksas palielināsies par [...] %, lai atainotu neseno inflācijas dinamiku. Šie pārskatītie pieņēmumi rada ieņēmumu un izmaksu pieaugumu salīdzinājumā ar paziņotajām prognozēm. Kopumā paziņotajās prognozēs EBIT [...], bet sasniedz [...], proti, [...] miljonus EUR, nevis [...] miljonus EUR. Tādā pašā veidā neto ienākumi kļūst pozitīvi [...] ([...] [...] miljoni EUR), [...] [...] miljoni EUR. [...] ROCE būtu [...], savukārt ROE būtu [...] % [...] %.

2.5. Sākotnējie konstatējumi lēmumā par procedūras sākšanu

- (54) Pamatojoties uz informāciju, ko Portugāle sniedza 2021. gada 10. jūnija paziņojumā, Komisija lēmumā par procedūras sākšanu paziņoto valsts atbalstu uzņēmumam *TAP SGPS* kvalificēja kā likumīgu valsts atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 1. punktu un 108. panta 3. punktu. Tā novērtēja minētā atbalsta saderību ar iekšējo tirgu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm un, konstatējusi, ka vairāki šajās pamatnostādņēs paredzētie saderības nosacījumi *prima facie* nav izpildīti, tā nolēma sākt oficiālu izmeklēšanas procedūru.
- (55) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija sākotnēji secināja, ka *TAP SGPS*, kas noteikts kā atbalsta saņēmējs, ir tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, jo īpaši tāpēc, ka uzkrātais negatīvais pašu kapitāls palielinājās no [...] miljoniem EUR 2019. gada beigās līdz [...] miljardiem EUR 2020. gadā. Komisija arī konstatēja, ka pārstrukturēšanas atbalsts bija nepieciešams pārstrukturēšanas plāna sekmīgai pabeigšanai un ka tā forma bija piemērota, lai risinātu aktuālās likviditātes un maksātspējas problēmas.

⁽³³⁾ Pieprasījuma atjaunošanās dati attiecībā uz iekšzemes satiksmi Eiropā un no Eiropas uz Ziemeļameriku un Dienvidameriku, Subsahāras un Ziemeļāfrikas valstīm. Avots: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report*, 2020. gada oktobris.

⁽³⁴⁾ Pieprasījuma atjaunošanās dati attiecībā uz iekšzemes satiksmi Portugālē, no Portugāles uz Eiropu un no Portugāles uz Ziemeļameriku, Dienvidameriku un Āfriku saskaņā ar 2019. gada *TAP* pasažieru svaru. Avots: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report*, 2021. gada oktobris.

- (56) Komisija konstatēja, ka, pamatojoties uz piesardzīgiem pieņēmumiem, novērtējums par gaidāmo peļņu un atdevi no pašu kapitāla aptuveni [...] % apmērā līdz pārstrukturēšanas perioda beigām pamatoja Portugāles argumentu, ka pārstrukturēšanas plāns nodrošinātu saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju un saglabātu to stabili arī nelabvēlīga scenārija gadījumā. Bez valsts iejaukšanās saņēmējs un attiecīgi arī *TAP Air Portugal* neizbēgami pamestu tirgu, radot sociālas grūtības, negatīvu plašāku ietekmi uz visu Portugāles ekonomiku, kas ir ļoti atkarīga no tūrisma nozares, un būtiska, grūti dublējama pakalpojuma pārtraukšanu.
- (57) Pēc tam Komisija puda šaubas, pirmkārt, par atbalsta samērīgumu ⁽³⁵⁾, norādot, ka lielākā daļa pašu ieguldījuma avotu ir izmaksu samazināšana, t. i., vienīgi izvairīšanās no izmaksām bez tirgus ieguldītāja vai aizdevēja jauna finansējuma, izņemot jaunus līgumus par tādu gaisa kuģu nomu, kas tiek piegādāti 2021. gadā. Komisija norādīja, ka pašu ieguldījums labākajā gadījumā atbilstu tikai [...] % no pārstrukturēšanas izmaksām, lai gan nebija skaidrs, vai darbaspēka izmaksu samazinājums, kas veidoja vairāk nekā [...] % no pašu ieguldījuma, ir pieņemams. Attiecībā uz sloga sadales prasībām Komisija norādīja, ka nav sniegts pamatojums tam, kāpēc *TAP SGPS* obligāciju turētāju parāda daļēja samazināšana principā nebūtu iespējama.
- (58) Otrkārt, Komisija puda šaubas par pasākumiem, kas ierobežo konkurences izkropļojumus ⁽³⁶⁾. Tā jo īpaši secināja, ka: i) bija apšaubāmi, vai dažu ar zaudējumu nesošām darbībām saistītu aktīvu ierosināto atsavināšanu varētu uzskatīt par tādu, kas novērš atbalsta radītos konkurences izkropļojumus, un vai jebkurā gadījumā ierosinātā atsavināšana bija pietiekama, lai novērstu šādus izkropļojumus; ii) Portugāles iestāžu viedoklis, ka laika nišu atsavināšana bija priekšlaicīga un nevajadzīga, netika pamatots ar kvantitatīvu analīzi, kas liecinātu, ka šāda atsavināšana patiešām apdraudētu *TAP Air Portugal* dzīvotspējas atjaunošanu, ņemot vērā tā pārliecinošo stāvokli laika nišu ziņā ļoti pārslogotajā Lisabonas lidostā, un iii) lai gan 2025. gadam prognozētā kopējā flotes jauda bija mazāka nekā pirms pārstrukturēšanas, nekas neļāva pārbaudīt, vai jauda, ko radīja jaunu gaisa kuģu iegāde pārstrukturēšanas periodā, nebūtu pārmērīga, un netika pausta apņemšanās uzturēt zemu jaudu pārstrukturēšanas periodā.
- (59) Visbeidzot, Komisija norādīja, ka plāns bija spēkā ilgāk nekā piecus gadus, lai gan prognozes liecināja par neskaidrībām attiecībā uz pieprasījuma attīstību līdz 2025. gada beigām ļoti saspringtos scenārijos, kam varētu būt vajadzīgs lielāks atbalsts ⁽³⁷⁾.

3. PORTUGĀLES APSVĒRUMI

- (60) Portugāle 2021. gada 19. augustā iesniedza savus apsvērumus attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu.
- (61) Vispirms Portugāle atgādina par vēl nepieredzētu un vispārēju gaisa satiksmes apturēšanu, ko izraisījusi Covid-19 pandēmija, un postošajām un asimetriskajām sekām, ko tā radīja gaisa pārvadātājiem. Portugāle norāda, ka pirms pandēmijas uzliesmojuma *TAP Air Portugal* pats par sevi bija peļņu nesošs uzņēmums un uzrādīja skaidras finanšu stabilitātes pazīmes. Visbeidzot, Portugāle norāda, ka pandēmijas dēļ tika atlikta Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu pārskatīšana (attiecīgās pamatnostādnes bija paredzēts piemērot līdz 2020. gada 31. decembrim). Lai gan Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes nav paredzētas ārkārtas apstākļiem, piemēram, Covid-19 pandēmijai, tās ļauj elastīgāk piemērot to noteikumus, jo īpaši attiecībā uz to, lai pašu ieguldījumu varētu uzskatīt par pietiekami lielu un atbilstošu. Portugāle uzskata, ka ar Covid-19 saistītie unikālie apstākļi un problēmas un tā ietekme uz *TAP* uzņēmējdarbības modeli attaisno elastīgāku pieeju salīdzinājumā ar parastajiem glābšanas un pārstrukturēšanas precedentiem nozarē. Covid-19 pandēmijas bezprecedenta konteksta dēļ ir vajadzīga šāda elastīga glābšanas un pārstrukturēšanas noteikumu un principu izpilde.

3.1. Finanšu prognozes un dzīvotspējas atjaunošana

- (62) Portugāle uzsver, ka prognozes pārstrukturēšanas plānā ir balstītas uz ticamiem un piesardzīgiem pieņēmumiem. Portugāle apgalvo, ka, lai gan *IATA* prognozes jau līdz 2024. gadam pārsniedz 2019. gada līmeni, pieprasījuma prognozes plāna pamatscenārijā neatgriežas 2019. gada līmenī līdz [...]. Līdzīgi *TAP Air Portugal* ieņēmumu izmaiņas sākas no zemāka punkta 2021. gadā salīdzinājumā ar pasažieru skaita prognozi, piemēram, ieņēmumi no pasažieriem 2021. gadā ir [...] % no 2019. gada līmeņa salīdzinājumā ar [...] % pasažieru skaita gadījumā.

⁽³⁵⁾ Sk. lēmuma par procedūras sākšanu 83.–88. apsvērumu.

⁽³⁶⁾ Sk. lēmuma par procedūras sākšanu 97.–100. apsvērumu.

⁽³⁷⁾ Sk. lēmuma par procedūras sākšanu 74. un 75. apsvērumu.

- (63) Portugāle uzsver *TAP Air Portugal* raito jaudas izvēršanu. Uzņēmums spēja pārdalīt savu jaudu, lai pievērstos “pieprasījuma kabatām”, kompensējot ceļojumus uz Brazīliju un no tās ar spēcīgāku Āfrikas plūsmu atjaunošanos. Tas arī aktīvi aizstāja lielākus gaisa kuģus ar mazākiem, saskaroties ar zemas slodzes koeficientiem, un pārkonfigurēja pasažieru gaisa kuģu kravu pārvadāšanai utt. Pateicoties šādai raitai jaudas izvēršanai un elastīgām darbībām apvienojumā ar stingru izmaksu kontroles politiku, tika iztērēts mazāk naudas, nekā paredzēts pārstrukturēšanas plānā, neraugoties uz sliktāka pieprasījuma scenāriju (piemēram, *TAP Air Portugal EBIT* 2021. gada pirmajā pusē bija par [...] miljoniem EUR labāka nekā plānā prognozētā).
- (64) Portugāle norāda, ka *TAP Air Portugal* pieņēma, ka ieņēmumu izmaiņas uz vienu pieejamo sēdvietu kilometru (RASK) ir mazākas par vēsturisko līmeni ([...] EUR centi līdz 2025. gadam salīdzinājumā ar [...] EUR centiem 2018. gadā) un to, ko tā pašlaik ir spējusi sasniegt (kompensācija par pasažieru mazāku skaitu salīdzinājumā ar pārstrukturēšanas plānu). Portugāle arī norāda, ka pārstrukturēšanas plānā netika ņemti vērā papildu ieņēmumi līdz [...] miljoniem EUR, kas gūti no uzlabojumiem procesos/metodikā, galveno sistēmu/instrumentu modernizācijas un izmaksu papildu samazināšanas iniciatīvām (piemēram, flotes nomas, sarunu atlikšanas un turpmākām sarunu kārtām pēc apstiprināšanas), kas tika noteikti pēc paziņošanas.
- (65) Attiecībā uz pārstrukturēšanas perioda ilgumu Portugāle apgalvo, ka daudzi no pārstrukturēšanas plānā ietvertajiem pasākumiem jau tiek īstenoti kopš 2020. gada, lai gan pārstrukturēšanas atbalsts tiks piešķirts tikai 2021. gada pēdējā ceturksnī. Tādējādi valsts iejaukšanās periods, kas ir būtisks *TAP Air Portugal* dzīvotspējas atjaunošanai [...], būs īsāks par pieciem gadiem.

3.2. Valsts atbalsta samērīgums un līdz minimumam ierobežots valsts atbalsts

- (66) Portugāle 2021. gada 16. novembrī iesniegtajā informācijā norāda uz jauniem pašu ieguldījuma avotiem, vairs neapgalvo, ka darbaspēka izmaksu samazinājumi ir jāuzskata par pašu ieguldījuma avotu, sniedz jaunu pārstrukturēšanas izmaksu sadalījumu un piezīmes par sloga sadales pasākumiem.

3.2.1. Jauni pašu ieguldījuma avoti

- (67) Portugāle apzināja šādus jaunus pašu ieguldījuma papildu avotus:
- a) *atbalsts, ko sniedz esošie aizdevēji*. Portugāle norāda, ka *TAP Air Portugal* izdevās saņemt atbalstu no esošajiem aizdevējiem. Covid-19 pandēmijas un tās izraisītās *EBITDAR* pasliktināšanās dēļ *TAP Air Portugal* ir [...]. Tomēr uzņēmumam izdevās panākt parāda dzēšanu, kas ļāva izvairīties no pārdošanas un pirmstermiņa atmaksas iespēju izmantošanas. Portugāle uzskata, ka šāda dzēšana ir sloga sadales veids un pašu ieguldījums, jo [...] (43. apsvērums g) punkts);
 - b) *jauns ieguldītājs un tirgus finansējums*. Portugāle norāda, ka pie *TAP Air Portugal* ir vērsušies potenciāli jauni ieguldītāji, kas ir ieinteresēti turpmākā daļu iegādē, un ir notikušas sarunas par jaunu finansējumu (43. apsvērums e) punkts);
 - c) *papildu finansējums gaisa kuģiem*. Portugāle sniedz pierādījumus, kas apliecina jaunas apņemšanās finansēt gaisa kuģu nomu, palielinot šāda finansējuma apmēru no [...] miljoniem EUR līdz [...] miljoniem EUR (43. apsvērums c) punkts).

3.2.2. Darbaspēka izmaksu samazinājumi

- (68) Attiecībā uz darbaspēka izmaksu samazinājumiem, par kuriem Komisija pauda šaubas, Portugāle būtībā apgalvoja, ka tie palīdz samazināt atbalstu līdz minimumam un veido efektīvu, ilgstošu un neatgriezenisku ieguldījumu no saņēmēja kreditoru puses. Portugāle uzstāj, ka saskaņā ar Portugāles tiesību aktiem darba ņēmēji ir privileģēti kreditori attiecībā pret darba devējiem, jo darba ņēmēju prasījumi tiek apmierināti vispirms salīdzinājumā ar jebkuriem citiem garantētiem vai privileģētiem prasījumiem. Tādējādi darbaspēka izmaksu samazinājumi, kas ierosināti kā pašu ieguldījums pavisam [...] miljonu EUR apmērā, ietver šādus kredītus. Visbeidzot, Portugāle norāda, ka *TAP Air Portugal* sarunu ceļā panāca šādus izmaksu samazinājumus un pieprasīja, lai darba ņēmēji atteiktos no savām turpmākajām prasībām. Tādējādi tie ir līdzvērtīgi partneru (piemēram, gaisa kuģu piegādātāju/iznomātāju) parāda norakstīšanai vai citiem līgumisko izmaksu samazinājumiem gan attiecībā uz dalību pasākumos, gan kā pārliecības par saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju apliecinājums.

- (69) Lai gan Portugāle atzina, ka pašu ieguldījumam parasti vajadzētu būt salīdzināmam ar piešķirto atbalstu ietekmes uz saņēmēja maksātspēju vai likviditāti ziņā un ka izmaksu samazinājumi nav pašu kapitāla palielināšanas pasākumi, tomēr, ņemot vērā ārkārtas apstākļus, var pieņemt pašu ieguldījumu, kas nav pielīdzināms piešķirtajam atbalstam. Visbeidzot, Portugāle 2021. gada 16. novembrī iesniegtajā informācijā vairs neiekļāva darbaspēka izmaksu samazinājumus kā vienu no avotiem saņēmēja paša ieguldījumam pārstrukturēšanas izmaksās.

3.2.3. Pārstrukturēšanas izmaksu sadalījums un finansējuma avoti

- (70) Portugāle 2021. gada 16. novembrī iesniedza pārstrukturēšanas izmaksu sadalījumu un attiecīgo pašu ieguldījuma aprēķinu un attiecību, ņemot vērā jaunus pašu ieguldījuma avotus, kas ir attēloti, kā redzams turpmāk.

2. tabula

Pārstrukturēšanas izmaksu sadalījums un finansējuma avoti (miljoni EUR, noapaļoti)

Pārstrukturēšanas izmaksas		Finansējuma avoti	milj. EUR	%
		Pašu ieguldījums		
Jaunu gaisa kuģu iegāde	[..]	Darbaspēka kompensācijas	[..]	[..] %
Parāda atmaksa	[..]	Pārskatīti līgumi – trešās personas	[..]	[..] %
[..]	[..]	Jaunu gaisa kuģu noma	[..]	[..] %
Darbaspēks (kompensācijas)	[..]	Citi ieguldījumi	[..]	[..] %
Zaudējumi no pamatdarbības	[..]	Obligāciju un banku parādu saistības (tirgus vērtība)	[..]	[..] %
		Pagaidu likviditāte ([..] % nenodrošināta)	[..]	[..] %
		Jauns bankas parāds	[..]	[..] %
		Neparedzēti izdevumi M&E Brazil	[..]	[..] %
		Valsts atbalsts		
		Pašu kapitāla iepludināšana	[..]	[..] %
		Pagaidu likviditāte ([..] % nodrošināta)	[..]	[..] %
		Pašu ieguldījuma summa	[..]	[..] %
		Pārstrukturēšanas atbalsta summa	[..]	[..] %
		FINANSĒJUMS KOPĀ	[..]	

- (71) Portugāle norāda, ka ieguldījumi, kas mazāki par 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām, jau ir apstiprināti citos pārstrukturēšanas atbalsta gadījumos aviācijas nozarē ⁽³⁸⁾ un Covid-19 pandēmija ir uzskatāma par ārkārtas apstākli, kā to atzinusi Komisija Covid-19 pagaidu regulējumā ⁽³⁹⁾ (turpmāk “pagaidu regulējums”). Tādējādi Portugāle apgalvo, ka pārskatītais pašu ieguldījuma apmērs ir būtisks, ņemot vērā nenoteiktību aviācijas nozarē Covid-19 pandēmijas dēļ.

⁽³⁸⁾ Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmums lietā SA.34191 – Iespējamais atbalsts *Air Baltic* (OV L 183, 10.7.2015., 1. lpp.); un Komisijas 2012. gada 27. jūnija lēmums lietā SA.33015 – *Air Malta* (OV L 301, 30.10.2012., 29. lpp.).

⁽³⁹⁾ Komisijas paziņojums “Pagaidu regulējums valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā” C(2020) 1863 (OV C 91 I, 20.3.2020., 1. lpp.), kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2021. gada 18. novembra paziņojumu (Komisijas sestais grozījums pagaidu regulējumā valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā, un grozījums pielikumā Komisijas paziņojumam dalībvalstīm par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu īstermiņa eksporta kredīta apdrošināšanai) C(2021) 8442 final (OV C 473, 24.11.2021., 1. lpp.).

3.2.4. Sloga sadale

- (72) Portugāle atkārtoti uzsver, ka sloga sadale tiks nodrošināta TAP SGPS akcionāru līmenī. TAP SGPS zaudējumi ir pilnībā uzskaitīti 2020. gada konsolidētajos pārskatos un atbilst negatīva pašu kapitāla kopsummai [...] miljonu EUR apmērā. Pēc pārstrukturēšanas plāna apstiprināšanas TAP SGPS pārskatos kopsumma [...] miljonu EUR apmērā tiks samazināta līdz [...]. Pirms tam [...] zaudējumu absorbēšanas nolūkā.
- (73) Portugāle arī paskaidro, ka atbilstoši pārstrukturēšanas plānā paredzētajam TAP SGPS pēc iespējas ātrāk būs jāatgriežas aizdevumu tirgos. Zaudējumu pārņemšanas ietekme uz kreditoriem negatīvi ietekmēs visus turpmākos TAP SGPS mēģinājumus piesaistīt līdzekļus no privātā sektora, pat ja tie būs nodrošināti. Kredītu tirgus dalībnieki to uzskatīs par *de facto* saistību neizpildes situāciju, kas nozīmē, ka reitingu aģentūras nekavējoties pazeminās reitingu līdz sliktākajai kredītkategorijai. Tas savukārt liktu bankām atturēties no turpmākiem darījumiem ar uzņēmumu. Visbeidzot, Portugāle norāda, ka atteikšanās no dažām parādu nodrošinātāju tiesībām saskaņā ar attiecīgajiem aizdevuma nolīgumiem/parāda emisijām (43. apsvēruma g) punkts) būtu uzskatāma par sloga sadales veidu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.

3.3. Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

- (74) Attiecībā uz aktīvu atsavināšanu, jaudas vai klātbūtnes tirgū samazināšanu Portugāle 2021. gada 10. jūnijā paziņotajā pārstrukturēšanas plānā ierosināja pārdot TAP SGPS piederošās daļas ar pamatdarbību nesaistītos uzņēmumos, t. i., *Groundforce*, *M&E Brasil* un *Cateringpor*. Tomēr attiecībā uz laika nišu iespējamu nodošanu Portugāle sākotnēji puda viedokli, ka *TAP Air Portugal* gadījumā apņemšanās atteikties no laika nišām Lisabonas lidostā būtu pāragra un, visticamāk, nevajadzīga, lai nodrošinātu efektīvu konkurenci, radot risku, ka tiks apdraudēta šī uzņēmuma savienojamība un centra modelis un, iespējams, apdraudot tā dzīvotspējas atjaunošanu. Turklāt Portugāle oficiālās izmeklēšanas procedūras laikā argumentēja, precizēja vai paplašināja pasākumus, kuru mērķis ir ierobežot konkurences izkropļojumus, lai pasākumi to galīgajā ierosinātajā formā būtu tādi, kā izklāstīts turpmāk.

3.3.1. Tādu uzņēmumu atsavināšana, kas veic darbības, kuras vertikāli integrētas gaisa transporta nozarē

- (75) Portugāle apgalvo, ka *Groundforce* vēsturiski ir bijis rentabls ar neto ienākumiem [...] miljonu EUR apmērā un ieņēmumiem [...] miljonu EUR apmērā 2019. gadā, bet to smagi skāra Covid-19 krīze. *Groundforce* ieņēmumi 2020. gadā samazinājās par [...] miljoniem EUR salīdzinājumā ar 2019. gadu un [...]. Šo grūtību dēļ *Groundforce* uzsāka kontrolētu maksātspējas procedūru, kas galu galā beigsies ar uzņēmuma pārstrukturēšanu vai likvidāciju. Šajā saistībā *Groundforce* jau ir piesaistījis vairāku vadošo apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēju interesi Eiropā.
- (76) *Cateringpor* ir ēdināšanas uzņēmums, kas izveidots 1994. gadā. Tas ir galvenais TAP SGPS ēdināšanas pakalpojumu sniedzējs, un TAP SGPS ir arī tā vairākuma akcionārs (51 % daļu) un galvenais ieņēmumu avots ([...] % no 2019. gada ieņēmumiem). Uzņēmums vēsturiski ir bijis rentabls – 2019. gadā neto ienākumi bija [...] miljoni EUR un neto ieņēmumi [...] miljoni EUR. Tomēr, tāpat kā *Groundforce*, *Cateringpor* cieta Covid-19 krīzes dēļ, tāpēc par [...] % samazinājās tā nodrošināto maltīšu skaits, bet neto ienākumi samazinājās par [...] miljoniem EUR salīdzinājumā ar 2019. gadu. Lai tiktu galā ar šīm grūtībām, *Cateringpor* sāka pārstrukturēšanas procesu, kurš notiek [...] un kura beigās TAP SGPS plāno [...] % [...]. Saskaņā ar prognozēm [...] [...] miljoni EUR.
- (77) *M&E Brasil* ir Brazīlijā reģistrēts tehniskās apkopes, remonta un kapitālremonta (MRO) pakalpojumu sniedzējs, kura vairākuma akcionārs ir TAP SGPS. *M&E Brasil* sniedz TAP SGPS plašu gaisa kuģu tehniskās apkopes pakalpojumu klāstu, un 2019. gadā TAP SGPS veidoja [...] % no *M&E Brasil* ieņēmumiem. [...] bija [...], neraugoties uz [...]. Covid-19 krīze saasināja uzņēmuma grūtības, un ieņēmumi 2020. gadā (aptuveni [...] miljoni EUR) samazinājās līdz pusei no ieņēmumiem 2019. gadā ([...] miljoni EUR) [...] ([...] [...] miljoni EUR [...], [...] miljoni EUR [...]). [...] [...] miljoni EUR [...].
- (78) Tā kā iepriekš minētās atsavināšanas būtiski samazinās *TAP Air Portugal* vertikāli integrētās darbības, kas papildina gaisa transportu, Portugāle uzskata, ka tās ir pieņemams pasākums konkurences izkropļojumu ierobežošanai saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.

3.3.2. Gaisa kuģu flotes samazināšana un iesaldēšana

- (79) Pārstrukturēšanas plānā ir paredzēta arī jaudas samazināšana, mainot flotes lielumu, racionalizējot tīklu un pielāgojoties pieprasījuma samazinājumam. TAP Air Portugal līdz 2021. gada februārim jau samazināja floti no 108 līdz [90–100] gaisa kuģiem. Portugāle apņemas nodrošināt, ka pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā un līdz 2025. gadam ieskaitot TAP Air Portugal flote nepārsniedz [90–100] gaisa kuģus.

3.3.3. Laika nišu atbrīvošana

- (80) Jo īpaši ņemot vērā lielo TAP Air Portugal pieejamo laika nišu skaitu tā pārslogotajā Lisabonas bāzē (32. apsvērums) ⁽⁴⁰⁾, Komisija uzskata, ka šā lēmuma vajadzībām pēc pārstrukturēšanas TAP Air Portugal būs nozīmīgs stāvoklis tirgū, sniedzot pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus Lisabonas lidostā.
- (81) Šajā saistībā Portugāle 2021. gada 3. decembrī iesniedza papildu strukturālu apņemšanos vēl vairāk ierobežot atbalsta kropļojošo ietekmi uz konkurenci saistībā ar pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu maršrutos uz Lisabonas lidostu vai no tās, kas paredz, ka pēc pārstrukturēšanas TAP Air Portugal saglabās nozīmīgu stāvokli tirgū.
- (82) Proti, Portugāle apņemas nodrošināt, ka TAP Air Portugal nodos laika nišu paketi ar ne vairāk kā 18 laika nišām dienā (ziemā un vasarā) citam gaisa pārvadātājam (faktiskam vai potenciālam konkurentam), lai tā varētu izveidot jaunu bāzi ⁽⁴¹⁾ vai paplašināt savu esošo bāzi Lisabonas lidostā (turpmāk "kompensācijas saņēmējs") ⁽⁴²⁾.
- (83) Laika nišas, ko TAP Air Portugal nodotu kompensācijas saņēmējam, parakstot laika nišu nodošanas nolīgumu, atbilstu kompensācijas saņēmēja pieprasītajam laika nišu laikam ± 20 minūtēs tuviem lidojumiem un ± 60 minūtēs tāliem lidojumiem. Ja TAP Air Portugal nebūtu laika nišu attiecīgajā laikposmā, tas piedāvātu laika nišas, kas ir vistuvāk laika ziņā, pēc kompensācijas saņēmēja pieprasījuma.
- (84) Izņēmuma kārtā TAP Air Portugal nebūtu pienākuma nodot:
- a) vairāk nekā vienu laika nišu pirms plkst. 8.00 (pēc vietējā laika) katram gaisa kuģim, ko kompensācijas saņēmējs ir bāzējis Lisabonas lidostā un kas izmanto kompensācijas laika nišas;
 - b) vairāk nekā pusi no visām kompensācijas laika nišām pirms plkst. 12.00 (pēc vietējā laika); un
 - c) vairāk laika nišu pirms plkst. 20.00 (pēc vietējā laika) nekā visas kompensācijas laika nišas, no kurām atņemta viena laika niša katram gaisa kuģim, ko kompensācijas saņēmējs ir bāzējis Lisabonas lidostā un kas izmanto kompensācijas laika nišas tuviem lidojumiem.
- (85) Ja pirms plkst. 8.00 (pēc vietējā laika) tiktu pieprasīta vairāk nekā viena laika niša vienam gaisa kuģim, vairāk nekā puse no visām kompensācijas laika nišām pirms plkst. 12.00 (pēc vietējā laika) vai vairāk laika nišu pirms plkst. 20.00 (pēc vietējā laika) nekā visas kompensācijas laika nišas, no kurām atņemta viena laika niša katram gaisa kuģim, ko kompensācijas saņēmējs ir bāzējis Lisabonas lidostā un kas izmanto kompensācijas laika nišas tuvajiem lidojumiem, TAP Air Portugal piedāvātu kompensācijas saņēmējam nākamo tuvāko laika nišu attiecīgi pēc plkst. 8.00 (pēc vietējā laika), pēc plkst. 12.00 (pēc vietējā laika) un pēc plkst. 20.00 (pēc vietējā laika).
- (86) Ielidošanas un izlidošanas laika nišām vajadzētu būt tādām, lai kompensācijas saņēmējs pēc iespējas varētu veikt pamatotu gaisa kuģa rotāciju, ņemot vērā potenciālā piemērotā kompensācijas saņēmēja uzņēmējdarbības modeli un gaisa kuģa izmantošanas ierobežojumus.

- (87) Portugāle apņemas nodrošināt, ka TAP Air Portugal neatgūs nodotās laika nišas no kompensācijas saņēmēja.

⁽⁴⁰⁾ Šāda faktoru kombinācija (liels pieejamo laika nišu skaits ļoti pārslogotā lidostā, ko izmanto kā bāzi) nav atrodama nevienā citā ES lidostā, uz kuru vai no kuras TAP Air Portugal sniedz pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumus.

⁽⁴¹⁾ Bāze nozīmē, ka gaisa kuģi tiek novietoti uz nakti lidostā un bāzētos gaisa kuģus izmanto, lai apkalpotu vairākus maršrutus no šīs lidostas. Tas nozīmē, ka tuvo lidojumu gadījumā gaisa kuģa pirmā kustība dienā ir izlidošana no Lisabonas lidostas, bet pēdējā – ielidošana Lisabonas lidostā.

⁽⁴²⁾ Kā sīkāk paskaidrots 88. apsvērumā, potenciālajiem kompensācijas saņēmējiem jāapņemas bāzēt Lisabonas lidostā gaisa kuģi, kas izmanto TAP Air Portugal nodotās laika nišas. Prasību izmantot jaunu vai paplašinātu bāzi Lisabonas lidostā, izmantojot kompensācijas laika nišas, pamato salīdzinošais konkurences spiediens, ko uz vēsturiskajiem pārvadātājiem rada bāzētie un nebāzētie pārvadātāji.

- (88) Lai potenciālais kompensācijas saņēmējs būtu piemērots, tam:
- a) jābūt gaisa pārvadātājam, kam ir ES/EEZ dalībvalsts izdota darbības licence;
 - b) jābūt neatkarīgam no *TAP Air Portugal* un nesaistītam ar to;
 - c) nedrīkst būt piemēroti konkurences aizsardzības līdzekļi, kas saņēmēši Covid-19 rekapitalizācijas instrumentu vairāk nekā 250 miljonu EUR apmērā;
 - d) jāaņem līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām ekspluatēt Lisabonas lidostā bāzētos gaisa kuģus, izmantojot kompensācijas laika nišas. Potenciālie kompensācijas saņēmēji savos priekšlikumos norāda to gaisa kuģu skaitu, kas būs bāzēti Lisabonas lidostā un izmantos kompensācijas laika nišas ⁽⁴³⁾. Lai izpildītu apņemšanos bāzēt gaisa kuģus un izmantot kompensācijas laika nišas, potenciālajam kompensācijas saņēmējam ir jāaņem ievērot piemērojamos ES un valstu tiesību aktus darba jomā, kā tos interpretējušas ES tiesas ⁽⁴⁴⁾.
- (89) Kompensācijas saņēmēju apstiprinātu Komisija pēc pārredzamas un nediskriminējošas atlases procedūras (uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus).
- (90) Komisijai palīdzētu uzraudzības pilnvarnieks, kuru ieceltu tieši pēc šā lēmuma pieņemšanas.
- (91) Uzraudzības pilnvarnieks publicētu uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus pietiekami savlaicīgi pirms vispārējās laika nišu piešķiršanas procedūras sākuma katrai IATA sezonai, līdz Komisija apstiprinās kompensācijas saņēmēju, un tas tiktu pienācīgi publiskots.
- (92) Komisija ar uzraudzības pilnvarnieka palīdzību izvērtētu saņemtos priekšlikumus. Tā var noraidīt priekšlikumus, ja saimnieciskā vai darbības ziņā vai no ES konkurences tiesību viedokļa tie nav ticami.
- (93) Konkurējošu priekšlikumu gadījumā Komisija dilstošā secībā dotu priekšroku potenciālajiem kompensācijas saņēmējiem, kas jo īpaši: i) nodrošinās lielāko skaitu sēdvietu bāzētos gaisa kuģos, kuri izmanto kompensācijas laika nišas no darbības sākuma līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām; un ii) apkalpos lielāko skaitu galamērķu ar tiešajiem reisiem, ko veic bāzētie gaisa kuģi, izmantojot kompensācijas laika nišas no darbības sākuma līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām (tieša savienojamība, neņemot vērā reisu biežumu).
- (94) Ja Komisija, izvērtējot abus kritērijus, vienādi vai līdzīgi novērtētu vairākus priekšlikumus (saistītus piedāvājumus), tā dotu priekšroku priekšlikumam, kuru *TAP Air Portugal* būtu novērtējis kā labāko (izmantojot jebkurus kritērijus pēc savas izvēles, ja tie ir pārredzami).
- (95) Neilgi pēc tam, kad Komisija pieņemtu lēmumu par izvērtējumu, *TAP Air Portugal* noslēgtu laika nišu nodošanas nolīgumu, kas būtu jāpārskata uzraudzības pilnvarniekam un jāapstiprina Komisijai, ar vislabāk novērtēto potenciālo kompensācijas saņēmēju, kurš ir apstiprinājis, ka plāno izveidot vai paplašināt savu bāzi Lisabonas lidostā, izmantojot kompensācijas laika nišas.
- (96) *TAP Air Portugal* nodotu laika nišas bez maksas kompensācijas saņēmējam saskaņā ar 8.b pantu Padomes Regulā (EEK) Nr. 95/93 ⁽⁴⁵⁾ (turpmāk "Laika nišu regula").

⁽⁴³⁾ Komisija novērtēs potenciālo kompensācijas saņēmēju iesniegto priekšlikumu darbības un finansiālo ticamību, cita starpā uzņēmējdarbības plānu to gaisa kuģu ekspluatācijai, kuri tiks bāzēti Lisabonas lidostā, izmantojot kompensācijas laika nišas. Lai to apstiprinātu, potenciālajam kompensācijas saņēmējam būs jāpierāda jaunās vai paplašinātās Lisabonas bāzes uzņēmējdarbības plāna darbības un finansiālā ticamība. Tomēr, lai nepieļautu šaubas, apņemšanās ekspluatēt Lisabonas lidostā bāzētos gaisa kuģus, izmantojot kompensācijas laika nišas, nav nosacījums to faktiskai nodošanai vai izmantošanai, kas uzlikts kompensācijas saņēmējam kā pienākums pēc apstiprināšanas. Citiem vārdiem sakot, kad kompensācijas saņēmējs ir apstiprināts, kompensācijas laika nišas tiek nodotas bez nosacījumiem un kompensācijas saņēmējs tās var brīvi izmantot.

⁽⁴⁴⁾ Sk., piemēram, spriedumu apvienotajās lietās C-168/16 un C-169/16, *Nogueira*, EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ Padomes Regula (EEK) Nr. 95/93 (1993. gada 18. janvāris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās (OV L 14, 22.1.1993., 1. lpp.). Saskaņā ar tās 8.b pantu "tiesības uz 8. panta 2. punktā minētajām laika nišu sērijām nedod pamatu jebkādam prasībām par kompensāciju attiecībā uz ikvienu ierobežojumu vai likvidēšanu, ko ievieš saskaņā ar Kopienas tiesībām, jo īpaši piemērojot Līguma noteikumus attiecībā uz gaisa transportu. Šī regula neskar valsts iestāžu pilnvaras pieprasīt laika nišu nodošanu starp aviosabiedrībām [gaisa pārvadātājiem] un noteikt, kā tās tiek sadalītas, atbilstīgi valsts konkurences tiesībām vai Līguma 81. vai 82. pantam, vai Padomes Regulai (EEK) Nr. 4064/89 (1989. gada 21. decembris) par uzņēmumu koncentrāciju kontroli. Šāda nodošana var notikt tikai bez naudas kompensācijas".

- (97) Laika nišas tiktu piedāvātas nodošanai līdz pārstrukturēšanas perioda beigām (2025. gada beigas, sk. 27. apsvērumu). Neatkarīgi no apstākļiem pēc pārstrukturēšanas perioda beigām netiks organizēts neviena uzaicinājums iesniegt priekšlikumus.

3.3.4. Iegādes un reklāmas aizliegums

- (98) Papildus aktīvu atsavināšanai un pasākumiem, kas paredzēti, lai samazinātu ietekmi un klātbūtni tirgū, Portugāle ierosināja apņemšanās nodrošināt, ka saņēmējs i) pārstrukturēšanas periodā neiegādāsies akcijas nevienā uzņēmumā, izņemot gadījumus, kad tas ir absolūti nepieciešams, lai nodrošinātu tā ilgtermiņa dzīvotspēju, ja to apstiprina Komisija, un ii) nepublicos valsts atbalstu kā konkurences priekšrocību, tirgojot savus produktus un pakalpojumus.

4. TREŠO PERSONU PIEZĪMES

- (99) Noteiktajā termiņā līdz 2021. gada 6. septembrim trešās personas iesniedza 39 atbildes uz uzaicinājumu iesniegt piezīmes. Pēc termiņa beigām tika iesniegti vēl četri iesniegumi. Apsvērumi, kas tika iesniegti laikus, ietvēra apsvērumus, ko iesniedza divi nozīmīgi tiešie konkurenti – *Ryanair* un *euroAtlantic Airways (EAA)* – un darījumu partneri, piemēram, ceļojumu aģentūras, ceļojumu rīkotāji vai to apvienības (13), lielas viesnīcu grupas (1), biļešu tirdzniecības aģentūras (2), piegādātāji (1), lidostu pārvaldītāji/satiksmes kontroles aģentūras (2). Citus apsvērumus iesniedza valdības struktūras, piemēram, vairāku Brazīlijas pavalstu pārstāvniecības, kā arī Brazīlijas Tūrisma ministrija (8), un struktūras, kas veicina tūrismu un tirdzniecības vai kultūras apmaiņu (10).
- (100) Visas trešās personas, izņemot divus tiešos konkurentus un vēl vienu personu, kopumā atbalsta pārstrukturēšanas atbalstu un apstiprina *TAP Air Portugal* nozīmīgo lomu, kāda tam ir, nodrošinot Portugāles savienojamību ar Savienību un citiem pasaules reģioniem, kā arī sniedzot ieguldījumu Portugāles ekonomikā.

4.1. Konkurentu piezīmes

4.1.1. *Ryanair*

Ieguldījums precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā

- (101) *Ryanair* nepiekrīt Komisijas starpposma konstatējumam, ka pārstrukturēšanas atbalsts veicina kopīgu interešu mērķa sasniegšanu. *Ryanair* uzskata, ka nav pierādījumu par būtiska, grūti dublējama pakalpojuma pārtraukšanas risku, jo *TAP Air Portugal* pakalpojumu dublē konkurenti, kas iesaistās. Tostarp arī *Ryanair* nodrošina savienojumus ar galamērķiem ārpus ES, piemēram, Izraēlu, Turciju vai Ukrainu. *Ryanair* arī norādīja, ka tas veic lidojumus no Portugāles lidostām uz Maroku un Apvienoto Karalisti.
- (102) Turklāt *Ryanair* nepiekrīt apgalvojumam, ka citi lielākie ES gaisa pārvadātāji, kas piedāvā starpkontinentālos savienojumus caur Lisabonu, darbojas zvaigznes tipa modeli un attiecīgi pārsūtītu pasažierus no Portugāles uz saviem centriem citās dalībvalstīs, nevis izveidotu citu centru Portugālē. Šajā saistībā *Ryanair* apgalvo, ka galvenos tālo lidojumu galamērķus (piemēram, Ņujorka, Sanpaulu, Toronto, Monreāla, Filadelfija, Bostona, Vašingtona, Dubaija) apkalpo arī lielie starptautiskie pārvadātāji, piemēram, *American Airlines*, *Air Canada*, *Delta Airlines*, *LATAM*, *United Airways* un *Emirates* tieši no Lisabonas, savukārt *TAAG Angola Airlines* piedāvātu tiešos lidojumus starp Lisabonu un Luandu. *Ryanair* uzskata, ka joprojām būtu iespējams lidot uz šiem galamērķiem no Portugāles bez pārsēšanās vai tranzīta caur citas aviosabiedrības centru, pat ja *TAP Air Portugal* pārtrauktu dažus tālo lidojumu maršrutus.
- (103) Kā norādīja *Ryanair*, vairāki konkurenti izmanto tos pašus iekšzemes maršrutus, ko *TAP Air Portugal*, uz Madeiras un Azoru salu autonomajiem reģioniem, citām portugāļu valodā runājošām valstīm un diasporu, kā arī citām valstīm Eiropā un ārpus tās. Līdzās *TAP Air Portugal* vairākas citas aviosabiedrības, piemēram, *Ryanair*, *easyJet*, *Transavia*, *SATA Air Açores* un *Azores Airlines*, nodrošinātu maršrutus no Portugāles uz Madeiras un Azoru salu autonomajiem reģioniem.

- (104) Šajā saistībā *Ryanair* norāda, ka *TAP Air Portugal* iekšzemes maršrutos būtu jākonkurē ar ātrgaitas dzelzceļa sistēmu vai starppilsētu autobusu uzņēmumiem, piemēram, *Flixbus*, kas var turpināt nodrošināt savienojamību visā Portugālē un tās reģionos.
- (105) *Ryanair* apgalvo, ka tas konkurē ar *TAP Air Portugal* lielā skaitā maršrutu sākumpunkta/galapunkta ("O&D") pilsētu pāros. Lai pamatotu savus konstatējumus, *Ryanair* iesniedza pielikumus ar datiem par "Portugāles pilsētu pāru maršrutiem, kuros *Ryanair* un *TAP* konkurēja 2020. gadā", un "TAP Eiropas maršrutiem un konkurentiem 2021. gada martā". *Ryanair* apgalvo, ka *Ryanair* grupa 2019. gadā konkurēja 17 *TAP Air Portugal* pilsētu pāros, 2020. gadā 29 pilsētu pāros un 2021. gadā 24 pilsētu pāros, kas būtu daudz vairāk nekā jebkura cita aviosabiedrība. *Ryanair* arī iesniedza pēc *Ryanair* pieprasījuma sagatavotu pētījumu⁽⁴⁶⁾. Pētījumā analizēts lielāko aviosabiedrību lielums un darbības licenču izcelsme vairākos lielākajos Eiropas tirgos. Tas aptver kopējo Eiropas iekšējo jaudu, kas nodrošināta 2014. un 2019. gadā, un pašreizējās prognozes 2021. gadam. Papildus noteiktajām galveno aviosabiedrību daļām šajos gados pētījumā aplūkots piecu gadu izaugsmes temps lielākajos tirgos laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam, vadošo aviosabiedrību ieguldījums šajā izaugsmē un kopējais aviosabiedrību apkalpoto maršrutu pieaugums šajā pašā laikposmā. Pēc tam šī procedūra ir atkārtota par diviem gadiem, kas beidzas 2021. gadā, ar pašreizējām prognozēm. Īpaši attiecībā uz Portugāli pētījumā konstatēts, ka zemo izmaksu pārvadātāji laikposmā no 2014. līdz 2019. gadam ir nodrošinājuši 44,3 % no sēdvietu skaita pieauguma, savukārt citas aviosabiedrības, kas nav galvenās vietējās aviosabiedrības, nodrošina 29,3 % no izaugsmes. Saskaņā ar pētījumu divas galvenās Portugāles aviosabiedrības nodrošināja tikai 26,4 % no izaugsmes šajā piecu gadu periodā. Pētījumā konstatēts, ka savienojamības ziņā zemo izmaksu pārvadātāji šajā pašā piecu gadu periodā ir atkal sasnieguši vairāk – zemo izmaksu pārvadātāji to apvienotajos tīklos ir pievienojuši 199 jaunus maršrutus. Salīdzinājumam – divi vadošie Portugāles pārvadātāji ir samazinājuši savu maršrutu skaitu par pavisam 12 maršrutiem. Attiecībā uz Eiropas iekšējiem maršrutiem, kas nav iekšzemes maršruti, tas būtu attiecīgi +199 salīdzinājumā ar -10. Šī neatbilstība, iespējams, sagādātu vilšanos Portugāles vadošajiem pārvadātājiem, ņemot vērā, ka tie kontrolē 30 % no kopējā tirgus un 65 % no iekšzemes tirgus sēdvietu skaita izteiksmē. Pētījumā arī iekļauta tabula, kurā redzamas zemo izmaksu pārvadātāju prognozes par to, ka pandēmijas laikā palielināsies to daļa Portugāles tirgū. Pēc septiņiem konstatējumiem pētījumā secināts, ka tradicionālās "galveno pārvadātāju" atbalstīšanas vēsture valsts līmenī nav nodrošinājusi ne lielāku izaugsmi, ne lielāku savienojamību, un turpinājumā norādīts, ka tieši Eiropas zemo izmaksu pārvadātāji to ir nodrošinājuši atvērtākiem tirgiem.
- (106) Visbeidzot, *Ryanair* informē, ka Portugāle ir viens no *Ryanair* grupas paplašināšanas mērķiem. Šajā saistībā *Ryanair* uzskata, ka maršruti, kuros *Ryanair* grupa un *TAP Air Portugal* konkurē savā starpā, ir ekonomiski nozīmīgi. Konkrētāk, *Ryanair* grupa un *TAP Air Portugal* konkurētu starptautiskos maršrutos uz nozīmīgām pilsētām, tostarp Londonu, Berlīni, Dublinu, Parīzi, Romu, Milānu un Vīni, kas ir ekonomiski nozīmīgi, jo tie savieno Portugāli ar lielākajām un pārtikušākajām Eiropas pilsētām. *Ryanair* un *TAP Air Portugal* konkurētu arī iekšzemes maršrutos, kas savieno, piemēram, Lisabonu un Pontadelgadu un Terseiru.
- (107) Saistībā ar ieguldījumu precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanā *Ryanair* arī apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav paskaidrots, kāpēc *TAP Air Portugal* būtu sistēmisks uzņēmums, un tajā pat nav lietots īpašības vārds "sistēmisks". Kā norādīja *Ryanair*, Eiropas aviosabiedrībām izejot no krīzes, vienas aviosabiedrības zaudēto jaudu ātri aizstātu citas aviosabiedrības, kuras vēlētos izmantot savu pārpalikuma jaudu un darboties efektīvāk.
- (108) *Ryanair* uzskata, ka, pat ja dažas *TAP Air Portugal* darbības būtu patiesi sistēmiskas, Komisija nav noteikusi, vai šādas sistēmiskas darbības nevarētu saglabāt, samazinot grupas lielumu un samazinot vai apturot nesistēmiskas vai zaudējumus nesošas darbības. Proti, *Ryanair* uzskata, ka citām aviosabiedrībām un transporta pakalpojumu sniedzējiem jau ir nozīmīga loma Portugāles un tās reģionu savienojamības nodrošināšanā, ka tie var sniegt tādus pašus pakalpojumus kā *TAP Air Portugal* un ka tie varētu pārņemt *TAP Air Portugal* pakalpojumus, ja tas izietu no tirgus.
- (109) Visbeidzot, *Ryanair* norāda, ka *TAP Air Portugal* tiktu aizstāts ar efektīvākām aviosabiedrībām, kas jau darbojas kopīgās interesēs. Tāpēc tā pārstrukturēšana neatbilst kopīgām interesēm, jo apdraudētu šo procesu.

⁽⁴⁶⁾ "Tirgus daļu noteikšana galvenajos Eiropas pasažieru pārvadājumu tirgos", 2021. gada 10. augusts, sagatavots saistībā ar *Ryanair* apelācijas sūdzību par Eiropas Komisijas 2021. gada 23. aprīļa lēmumu par valsts atbalstu SA.62304 (2021/N) – Portugāle – Covid-19: *TAP Portugal* zaudējumu kompensācija; autors Mark Simpson, uzņēmuma *Goodbody* aviosabiedrību analītiķis, Apvienotā Karaliste.

TAP Air Portugal ilgtermiņa dzīvotspēja

- (110) Pirmkārt, *Ryanair* sūdzas, ka lēmuma par procedūras sākšanu 73. apsvēruma un 2.3.3. iedaļā, kurā ir atsauce uz ilgtermiņa dzīvotspēju, ir pamatīgi rediģēti un ir svītroti visi pārstrukturēšanas plāna finanšu dati un hronoloģiskie atskaites punkti. Tāpēc *Ryanair* nebūtu iespējams sniegt sīki izklāstītas piezīmes nepietiekamas informācijas dēļ. Tomēr *Ryanair* izsaka vispārīgu piezīmi, ka *TAP Air Portugal* problēmas izrietētu no ārkārtīgi straujā pieauguma, ko *TAP* nespēja izmantot, lai gūtu ieņēmumus un segtu savas izmaksas, nepastāvot pietiekamai konkurētspējai. Šajā saistībā *TAP Air Portugal* plāns atsākt jaudas pieaugumu, tiklīdz tirgus nosacījumi atkal kļūs normāli, šķiet, atkārtoto neveiksmīgo stratēģiju, kas izraisīja *TAP Air Portugal* grūtības.

Atbalsta piemērotība

- (111) *Ryanair* uzskata, ka, lai pārbaudītu, vai šis nosacījums ir izpildīts, būtu jāsalīdzina dažādas pieejamās iespējas, lai noteiktu vismazāk kropļojošo risinājumu. Tomēr lēmumā par procedūras sākšanu netika norādīts vai salīdzināts atbalsts ar citām iespējām, kas ietver vai neietver valsts atbalstu, un tāpēc nav pārbaudīts, vai atbalsts ir piemērots.

Atbalsta samērīgums

- (112) Attiecībā uz pārstrukturēšanas atbalsta samērīgumu *Ryanair* apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav sniegti pierādījumi par *TAP SGPS* mēģinājumiem piesaistīt privātos līdzekļus. *Ryanair* uzskata, ka, ņemot vērā to, ka netika konstatēta *TAP SGPS* nepietiekama piekļuve finanšu tirgiem pirms atbalsta piešķiršanas, tā nepietiekama piekļuve pēc atbalsta piešķiršanas šķiet divkārt apšaubāma. Turklāt *Ryanair* apgalvo, ka *TAP SGPS* būtu jāspēj piesaistīt privātos līdzekļus pēc pašu kapitāla pasākumu īstenošanas, tādējādi [...] miljonu EUR "rezerve" būtu pārmērīga. *Ryanair* arī sūdzas par to, ka lēmumā par procedūras sākšanu nebija pietiekamu finanšu datu, lai ieinteresētās personas varētu sīki novērtēt atbalsta apmēra samērīgumu.
- (113) *Ryanair* kritiski norāda, ka lēmums par procedūras sākšanu nepamato Portugāles pieņemumu, ka *Standard & Poor's* finanšu reitings B- padarītu neiespējamu aizņemšanos finanšu tirgos. Saskaņā ar *Ryanair* sniegto informāciju Portugāle nav nedz aprakstījusi nevienu konkrētu neveiksmīgu *TAP* mēģinājumu iegūt finansējumu, nedz paskaidrojusi, kāpēc nebija pieejams parāda nodrošinājums. *Ryanair* uzskata, ka *TAP Air Portugal* lidostas laika nišu un citu aktīvu portfelis būtu būtisks nodrošinājums.
- (114) Attiecībā uz sloga sadali *Ryanair* pauž bažas, ka atlikušais privātais akcionārs (*HPGB*) saņems labvēlīgu attieksmi. Saskaņā ar *Ryanair* sniegto informāciju lēmumā par procedūras sākšanu nebija sniegta nekāda faktiska informācija, kas ļautu *Ryanair* izteikt piezīmes par to, kā *HPGB* un *a fortiori* citas *TAP SGPS* ieinteresētās personas ir izpildījuši sloga sadales nosacījumus.

Pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai

- (115) *Ryanair* piekrīt Komisijas konstatējumam, ka pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai nav pamatoti un šķiet nepietiekami, pat pamatojoties uz nepietiekamo informāciju, kas sniegta lēmumā par procedūras sākšanu.
- (116) Attiecībā uz laika nišu atbrīvošanu *Ryanair* apgalvo, ka sniegtā atbalsta lielais apjoms un nepietiekamais pašu ieguldījuma apmērs liecina par labu laika nišu atsavināšanai, kas ievērojami pārsniedz *Lufthansa* atsavināšanas apmēru ⁽⁴⁷⁾.
- (117) *Ryanair* uzskata, ka laika nišu atsavināšana Lisabonas lidostā tādā pašā mērā kā laika nišu atsavināšana *Lufthansa* lēmumā (24 laika nišas dienā) nekaitētu Portugāles (tostarp Brazīlijas) savienojamībai vai *TAP Air Portugal* centra darbībām (piemēram, padarot tās maršrutus nerentablus). *Ryanair* uzskata, ka, ļaujot *TAP Air Portugal* saglabāt laika nišas, ko tas nevarētu izmantot, piemēram, satiksmes zuduma vai flotes samazināšanas dēļ, tiktu uzkrāts resurss, un tādēļ laika nišu atsavināšanai vajadzētu būt vismaz proporcionālai *TAP Air Portugal* flotes samazinājumam. Turklāt dzīvotspējīgu aviosabiedrību pieprasījums pēc laika nišām Lisabonā un Portu lidostās būtu augsts.

⁽⁴⁷⁾ Komisijas 2020. gada 25. jūnija lēmums lietā SA.57153 (2020/N) Covid-19 – Atbalsts uzņēmumam *Lufthansa* (OV C 397, 20.11.2020., 1. lpp.).

- (118) Šajā saistībā *Ryanair* ierosina Komisijai apsvērt pareizo *TAP Air Portugal* lielumu, kas ļautu Portugālei nodrošināt pienācīgu savienojamību, un nevajadzētu izslēgt pieņēmumu, ka pareizais *TAP Air Portugal* lielums var nozīmēt izešanu no tirgus. *Ryanair* uzskata, ka Komisijai nevajadzētu *a priori* izslēgt scenāriju, saskaņā ar kuru *TAP Air Portugal* sniegtu tikai tālo lidojumu pakalpojumus un citas (tostarp zemas cenas) aviosabiedrības darbotos kā dalītu lidojumu vai pat *de facto* operatori pašreizējos kopīgajos maršrutos uz Lisabonu.
- (119) Visbeidzot, attiecībā uz jaudas iesaldēšanu un darbības samazināšanu *Ryanair* apgalvo, ka lēmumā par procedūras sākšanu nav pietiekami izpētīts lieluma samazināšanas scenārijs.

4.1.2. EAA

- (120) Vispirms EAA apgalvo, ka, 2020. gada novembrī apstiprinot Valsts budžeta likumu 2021. gadam, kurā Portugāles valdība paredzēja finansiālu atbalstu *TAP SGPS* 500 miljonu EUR apmērā, Portugāles valsts apņēmas darīt pieejamus valsts līdzekļus, ko EAA uzskata par valsts atbalstu, par kuru Komisijai nav paziņots.
- (121) EAA sūdzas par diskriminējošu attieksmi par labu *TAP SGPS*, kad valsts sniedza finansiālu atbalstu *TAP SGPS* pārstrukturēšanai. Kā pamatinformāciju EAA min to, ka tā ir vairākkārt pieprasījusi proporcionālu atbalstu no Portugāles. Neraugoties uz EAA pūliņiem un ekonomikas priekšrocību izklāstu, Portugāle ir atteikusies izskatīt faktus un nav sniegusi nekādu jēgpilnu palīdzību.
- (122) EAA arī informē, ka tas savos pavisam 8 500 lidojumos pārvadāja vairāk nekā 1,4 miljonus pasažieru, no kuriem 430 000 (30 % no kopējā pasažieru skaita šajā laikposmā) bija no Portugāles / uz Portugāli. Tā bija pirmā Portugāles aviosabiedrība, kas sāka čarterreisu uz Brazīlijas ziemeļu daļu, un, kad *TAP Air Portugal* sāka regulārus lidojumus uz šo reģionu un nodrošināja ļoti zemas likmes ceļojumu rīkotājiem, EAA atrada jaunas iespējas. 2020. gadā Covid-19 pandēmijas dēļ EAA galvenā darbība tika pārvirzīta uz čarterlidojumiem.

Atbalsta instrumenta piemērotība

- (123) EAA uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir sniegt likviditātes atbalstu pārstrukturēšanas plāna īstenošanai un līdzsvarot *TAP SGPS* negatīvo pašu kapitālu. Tomēr attiecīgais atbalsts ir strukturēts galvenokārt kā pašu kapitāls un daļēji kā garantija, ko arī konvertēs pašu kapitālā visnelabvēlīgākajā scenārijā, ja netiks nodrošināta piekļuve kapitāla tirgiem. Šis atbalsta instruments nešķiet piemērots, jo tas pārsniedz to, kas ir nepieciešams. Mazāk kropļojošs pasākums finanšu garantijas veidā bez pašu kapitāla būtības būtu pietiekams, lai atvieglotu piekļuvi kapitāla tirgiem un tādējādi atjaunotu *TAP SGPS* likviditāti un maksātspēju. Tādējādi *TAP SGPS* būtu jāatrod savas finansēšanas metodes un attiecīgi arī jāsasniedz pašu ieguldījuma mērķi.

Atbalsta samērīgums

- (124) EAA piekrīt bažām, ko Komisija paudusi savos sākotnējos konstatējumos par atbalsta samērīgumu, jo īpaši par to, vai *TAP SGPS* pašu ieguldījuma apmērs būtu pietiekams. Turklāt EAA pauž bažas par to, ka Portugāle jau paredz piešķirt zaudējumu kompensāciju saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu.
- (125) Tāpat kā *Ryanair* EAA sūdzas arī par lēmuma par procedūras sākšanu pārmērīgu rediģēšanu, kas neļauj sniegt jēgpilnas piezīmes par samērīgumu.

Pamatoti konkurences pasākumi attiecībā uz TAP Air Portugal

- (126) EAA atbalsta Komisijas bažas par to, ka ar zaudējumus nesošu darbību izbeigšanu nepietiek, lai novērstu konkurences izkropļojumus, ko rada pārstrukturēšanas atbalsts, un norāda, ka pārstrukturēšanas plānā ietvertie Portugāles valdības ierosinātie pasākumi nav pietiekami, lai novērstu atbalsta radītos konkurences izkropļojumus. EAA uzskata, ka ir vajadzīgi visaptverošāki pasākumi, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, ņemot vērā uzņēmumam *TAP Air Portugal* piešķirtā atbalsta apmēru. Šajā saistībā EAA ir noteikusi vairākus pasākumus, kas kopumā būtu uzskatāmi par nepieciešamiem, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, ko rada šāda apmēra un veida atbalsts ar šādiem raksturlielumiem.
- (127) EAA arī sniedz konkrētus priekšlikumus attiecībā uz konkurences pasākumiem. Jo īpaši tā ierosina, ka *TAP Air Portugal* būtu jāsamazina sava daļa maršrutos, kuros darbojas arī EAA, un jānoslēdz dalīto lidojumu nolīgumi ar EAA par lidojumiem no Portugāles uz Santomi un Prinsipi un uz Gvineju-Bisavu. EAA informē, ka kopš 2008. gada tā ir vienīgā Portugāles aviosabiedrība, kas spēj pastāvīgi veikt tiešos lidojumus uz Santomi. Turklāt kopš 2013. gada Ziemassvētkiem uz turpmākajiem trīs gadiem *TAP Air Portugal* drošības apsvērumu dēļ pārtrauca lidojumus uz Gvineju-Bisavu, un šajā laikposmā EAA bija vienīgā Portugāles aviosabiedrība, kas spēja nodrošināt savienojumu starp šīm valstīm un galu galā ar portugāļu valodā runājošo pasaules daļu. Turklāt EAA ierosina, ka Komisijai būtu jāpieprasa *TAP Air Portugal* neiesaistīties nepamatoti zemu cenu noteikšanas praksē maršrutos uz Santomi un Prinsipi un uz Gvineju-Bisavu, kuros *TAP Air Portugal* un EAA tieši konkurētu.
- (128) EAA pieprasa, lai *TAP Air Portugal* neizmantotu valsts atbalstu jaunu maršrutu atvēršanai salīdzinājumā ar tiem, kuros tas darbojās pirms pandēmijas, un lai *TAP Air Portugal* samazinātu lidojumu biežumu uz rentabliem galamērķiem. Turklāt EAA ierosina, ka *TAP Air Portugal* ir jāsamazina laika nišas par 1/3 konkrētiem rentabliem galamērķiem, lai pavērtu ceļu citām aviosabiedrībām, tostarp EAA. Turklāt EAA uzskata, ka *TAP Air Portugal* ir jāatceļ visi pandēmijas laikā sāktie maršruti.
- (129) EAA arī aicina Komisiju apsvērt vēl divas apņemšanās, proti, apņemšanos, ka *TAP Air Portugal* nesāks jaunas darbības, piemēram, kravu un pasažieru pārvadājumus, tostarp ar *Portugalia* starpniecību, un otru apņemšanos, ka *TAP Air Portugal* neveiks čarterreisus un nepiedāvās čarterreisus ceļojumu rīkotājiem vai citiem klientiem (piemēram, sportistu komandām).
- (130) EAA pozitīvi vērtē *TAP Air Portugal* plānus samazināt jaudu, samazinot gaisa kuģu skaitu, un ierosina papildu apņemšanos, ka *TAP Air Portugal* vismaz piecus gadus neiegādāsies jaunus gaisa kuģus, lai paplašinātu savu floti.
- (131) Vispārīgāk runājot, EAA arī pauž savu viedokli par konkurenci aviosabiedrību nozarē Portugālē. Kā norāda EAA, Portugālei būtu jādod priekšroka jaunu konkurentu ienākšanai tirgū un esošo mazo konkurentu izaugsmei, piešķirot atļauju mazākiem operatoriem darboties galvenajos kravu pārvadājumu maršrutos, ko pašlaik nodrošina *TAP Air Portugal*, lai citi (Portugāles) uzņēmumi varētu konkurēt šajos maršrutos.

4.2. Citu trešo personu piezīmes

- (132) Izņemot Portu Tirdzniecības kameru, citas trešās personas pauda atbalstu valsts iejaukšanās pasākumam par labu *TAP SGPS*. Citu trešo personu sniegtie pierādījumi liecina, ka *TAP Air Portugal* nodrošina labāku savienojamību un konkurenci. Darījumu partneri un valdības struktūras jo īpaši uzsver:
- apmēru un nozīmi, kāds/kāda ir pasažieru gaisa satiksmei starp Portugāli un portugāļu valodā runājošām valstīm, ko apkalpo *TAP Air Portugal*, kā arī pastāvīgi augošo darījumu ceļojumu nozari, kuras pamatā ir kultūras un/vai vēsturiski savienojumi ⁽⁴⁸⁾,
 - *TAP Air Portugal* sniegto pakalpojumu nozīmi tūrisma attīstībā un plašākā nozīmē ne tikai Portugāles, bet arī citu pasaules reģionu, piemēram, Kaboverdes vai Brazīlijas, ekonomikā ⁽⁴⁹⁾,

⁽⁴⁸⁾ Skatīt apsvērumus, ko iesniedza: *Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT)*, Brazīlijas Tūrisma ministrija; dažādu Brazīlijas pavalsts valdības.

⁽⁴⁹⁾ Skatīt apsvērumus, ko iesniedza: Brazīlijas Tūrisma ministrija; dažādu Brazīlijas pavalsts valdības.

- *TAP Air Portugal* tīkla īpatnības un unikalitāti, ņemot vērā Portugāles un ES politiskās, ekonomiskās, kultūras un vēsturiskās saites ar vairākām trešām valstīm, nodrošināto savienojumu dažādību (desmit dažādi punkti Brazīlijā, tostarp vāji apkalpotie Ziemeļestes reģioni; savienojumi ar vairākām Kaboverdes arhipelāga salām; unikāli savienojumi ar portugāļu valodā runājošām Āfrikas valstīm), kā arī Lisabonas centra ērto ģeogrāfisko (perifēro) atrašanās vietu, kas ļauj saīsināt tālos lidojumus un piesaistīt Portugālei ārvalstu tūristus/klientus ⁽⁵⁰⁾,
- to, cik svarīga Portugālei ir pietiekami liela aviosabiedrība, lai Lisabonā izveidotu un uzturētu ⁽⁵¹⁾ centru, kas tiek uzskatīts par būtisku savienojamības attīstībai ar portugāļu valodā runājošām valstīm (Brazīlija, portugāļu valodā runājošās Āfrikas valstis),
- ilglaicīgu un vispārātztu attiecību ar *TAP Air Portugal* nozīmi tās darbībā/tās biedru/klientu darbībā, tūrisma nozares attīstībā un komerciālo un kultūras sakaru stiprināšanā starp Portugāli un citām valstīm,
- visbeidzot, valsts pārvadātāja nodrošināto savienojumu stabilitātes nozīmi.

(133) *Portu Tirdzniecības kamera* atsaucas uz Portugāles paziņojumu, ka *TAP Air Portugal* ir Portugāles ekonomikas pīlārs, jo īpaši tāpēc, ka *TAP Air Portugal* sniedz ieguldījumu Portugāles tūrisma nozares attīstībā. Tomēr *Portu Tirdzniecības kamera* uzskata, ka iedzīvotāji, saimnieciskā darbība un tūrisma nozare koncentrējas ne tikai Lisabonā, bet arī Azoru salās un Madeirā, kā arī valsts ziemeļos un dienvidos. Šajā saistībā *Portu Tirdzniecības kamera* pauž kritiku par to, ka teritoriālā kohēzija un tūrisma nozarei sniegtie pakalpojumi visā valstī, šķiet, nav iekļauti pārstrukturēšanas plānā, lai gan tie tika izvirzīti vismaz glābšanas atbalsta piešķiršanas laikā.

(134) *Portu Tirdzniecības kamera* savā vēstulē atzīst Lisabonas centra nozīmi. Tā uzskata, ka gaisa satiksmes savienojamību un saimniecisko darbību, tostarp tūrisma nozares, aizsardzību vislabāk var sasniegt ar diviem līdzekļiem. Pirmkārt, *TAP Air Portugal* laika nišas būtu jāpiešķir uzņēmumam, kuram nav saistību un līdzdalības citos uzņēmumos. Tas nodrošinātu, ka tālos lidojumus, kuros valsts ģeogrāfiskā atrašanās vieta sniedz konkurences priekšrocības un bez kuriem Portugāles iedzīvotājiem rastos zaudējumi, varētu veikt no Portugāles. Otrkārt, sniedzot atbalstu maršrutu piesaistīšanai konkurējošā tirgū (izsludinot konkursu ieinteresētajiem operatoriem) iekšzemes un Eiropas lidojumiem.

(135) Turklāt *Portu Tirdzniecības kamera* piekrīt Komisijas paustajām šaubām. Jo īpaši tā norāda, ka saņēmēja darbinieku algu samazinājumi šķiet īslaicīgi, jo darba koplīgums ir nevis atcelts, bet tikai apturēts. Tā arī apgalvo, ka *TAP SGPS* (un *TAP Air Portugal*) vēsturiskie rādītāji attiecībā uz rezultātiem un pašu kapitāla attīstību pēdējo 11 gadu laikā nav tādi, kas ļautu pamatoti pieņemt, ka tā ieguldījums pārstrukturēšanas plānā būs lielāks.

(136) Par attiecībām starp valsts lidostām *Portu Tirdzniecības kamera* norāda, ka pretēji situācijai *Portu* un *Faru* lidostās, kur *TAP Air Portugal* klātbūtne ir neliela, tam ir dominējošs stāvoklis Lisabonas lidostā, kas kaitē abām pārējām valsts lidostām, kā arī iedzīvotājiem un saimnieciskajai darbībai, kas tās apkalpo un ir no tām atkarīgas.

⁽⁵⁰⁾ Skatīt apsvērumus, ko iesniedza: *American Express Global Business Travel* (AMEX GBT); *HOTELPLAN*, *APAVT*; *AMEX GBT*; *ARCHIPELAGO CHOICE*; *CVP CORP*; Brazīlijas Tūrisma ministrija; dažādu Brazīlijas pavalstu valdības; Lisabonas pašvaldība.

⁽⁵¹⁾ *APAVT*; *Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal* (AICEP).

5. PORTUGĀLES PIEZĪMES PAR TREŠO PERSONU APSVĒRUMIEM

5.1. Nepieciešamība nodrošināt savienojamību

- (137) Portugāles iestādes uzsver, ka no 40 ieinteresētajām personām, kas atbildēja uz lēmumu par procedūras sākšanu, tikai trīs ir iesniegušas negatīvus apsvērumus, paužot bažas par pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanu uzņēmumam TAP SGPS. Lielākā daļa saņemto apsvērumu pastiprināja TAP SGPS nozīmi un nepieciešamību nodrošināt tā ilgtermiņa dzīvotspēju. Portugāles iestādes attiecīgi uzsver, ka pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam TAP SGPS nepārprotami veicina precīzi definēta kopīgu interešu mērķa sasniegšanu, ņemot vērā, ka TAP Air Portugal neapšaubāmi ir būtiska nozīme Portugāles savienojamībā un ekonomikā, kā tas ir noteikts lēmumā par procedūras sākšanu. Pēc Covid-19 pandēmijas ļoti svarīga būs ciešā saikne ar Portugāles tūrisma nozari, kas ir bijusi ļoti svarīga valsts ekonomikai un atveseļošanai pēc 2008. gada krīzes. TAP Air Portugal sniegtie pakalpojumi nodrošina savienojamību ar portugāļu valodā runājošām valstīm un valstīm ar nozīmīgām portugāļu kopienām, ko nevar viegli aizstāt ar citiem gaisa pārvadātājiem, proti, zemo cenu pārvadātājiem.
- (138) Pretēji Ryanair apgalvojumiem citas aviosabiedrības piedāvā dažus tālo lidojumu savienojumus no Lisabonas, bet ar ierobežotu biežumu un neredzami galamērķiem. Delta 2019. gadā tikai īsu laiku nodrošināja savienojumu ar Bostonu kā pakalpojumu aktīvajā sezonā, savukārt TAP Air Portugal sniedz pakalpojumu visu gadu un turpina to darīt krīzes laikā. United nodrošināja savienojumu ar Vašingtonu tikai vasaras sezonās, un tas nav saglabājis šos lidojumus, savukārt TAP Air Portugal turpināja veikt lidojumus uz minēto galamērķi. Attiecībā uz Ņujorku – Delta katru dienu veica lidojumus visu gadu, bet krīzes laikā samazināja tos līdz trim lidojumiem nedēļā, savukārt TAP Air Portugal ir saglabājis lidojumus divas reizes dienā, turpinot nodrošināt būtisku Portugāles savienojamību. United nodrošina ikdienas lidojumu, kas tiek uzturēts, taču United un TAP Air Portugal abi ir Star Alliance un tāpēc United gūst labumu no savienojamības ar TAP Air Portugal tuvo lidojumu pakalpojumiem, kas palīdz uzturēt to darbību. Tas pats attiecas uz Air Canada lidojumiem no Toronto un Monreālas. TAP Air Portugal centra darbības pārtraukšana Lisabonā apdraudētu arī šos Star Alliance lidojumus.
- (139) Turklāt Ryanair apsvērumos ir vairākas neprecizitātes, kas varētu maldināt Komisiju, veicot novērtējumu. Piemēram, SATA Air Açores neveic lidojumus starp Azoru salām un Portugāles kontinentālo daļu (to dara vienīgi Azores Airlines) un nav prāmju savienojumu ar Azoru salu un Madeiras autonomajiem reģioniem. Izņemot ierobežotā mērā iekšzemes lidojumus Portugāles kontinentālajā daļā, lielāko daļu TAP Air Portugal sniegto pakalpojumu nevar aizstāt ar ātrgaitas dzelzceļa sistēmu, starppilsētu autobusu uzņēmumiem vai neesošiem prāmju savienojumiem galvenokārt tāpēc, ka šie transportlīdzekļi nav bijuši pieejami galamērķiem, uz kuriem lido TAP Air Portugal.
- (140) Portugāles iestādes norāda, ka nevienai citai aviosabiedrībai, kas veic lidojumus uz Portugāli un no tās, nav līdzvērtīgas nozīmes, ko tuvākajā nākotnē nevarētu nodrošināt alternatīvas aviosabiedrības. Tas ir aspekts, ko ne Ryanair, ne EAA ņem vērā, salīdzinot TAP Air Portugal darbību ar tādas zemo cenu aviosabiedrības darbību, kas apkalpo tikai ļoti rentablus savienojumus, tāda gaisa pārvadātāja darbību, kas lielākoties veic čarterreiskus, un tāda uzņēmuma darbību, kas iznomā gaisa kuģus ar apkalpi (ACMI: gaisa kuģis, apkalpe, tehniskā apkope, apdrošināšana) ar ierobežotiem apsvērumiem sabiedrības interesēs. Pretēji iesniegtajiem apsvērumiem Ryanair nav alternatīva TAP Air Portugal. Kā minēts iepriekš, 2019. gada vasarā [...] no [...] galamērķiem, ko piedāvāja TAP Air Portugal no Lisabonas, neapkalpoja neviena cita aviosabiedrība, un lielākā daļa no tiem bija tālo lidojumu savienojumi ar Ziemeļameriku un Dienvidameriku, kā arī Āfriku.
- (141) Lai gan ir pareizi apgalvot, ka Ryanair un TAP Air Portugal savstarpēji konkurē noteiktos starptautiskos maršrutos uz vairākām lielām Eiropas pilsētām, ir vērts atgādināt, ka Ryanair konkurē ar TAP Air Portugal tikai rentablākajos maršrutos un nenodrošina tālo lidojumu savienojumus. TAP Air Portugal aiziešana no tirgus atstātu Ryanair rentablus tuvo lidojumu maršrutos un atstātu vienu konkurentu no starpkontinentālajiem savienojumiem uz Lisabonu. Tādējādi būtībā tiktu mazināta konkurence gan pievilcīgos, gan mazāk pievilcīgos maršrutos.
- (142) Attiecībā uz EAA jānorāda, ka aviosabiedrībai nav attiecīga stāvokļa Portugāles tirgū, jo tā ir mazs gaisa pārvadātājs ar septiņiem gaisa kuģiem, kas koncentrējas uz pakalpojumu sniegšanu (tā sauktā noma ar apkalpi ar gaisa kuģi, tehnisko apkopi, apkalpi un apdrošināšanu) citām aviosabiedrībām un čarterreisiem, kas nav tirgi, kuros TAP Air Portugal ir attiecīgs stāvoklis. EAA nav ne tirgus daļas, ne resursu, ne organizācijas, kas vajadzīgi, lai aizstātu tādu aviosabiedrību kā TAP Air Portugal (piemēram, EAA nav pietiekamu pārdošanas un izplatīšanas spēju vai resursu).

- (143) Lai gan EAA apsvērumi norāda uz noteiktu prognozētu flotes pieaugumu (kas netika izpausts Portugāles iestādēm, jo tā ir konfidenciāla informācija par EAA), ir maz ticams, ka EAA sasniegs tādu flotes lielumu, kas būtu salīdzināms ar *TAP Air Portugal*. EAA kā maza gaisa pārvadātāja bez būtiskas nozīmes Lisabonas lidostā ieguldījumi, kas vajadzīgi, lai varētu aizstāt *TAP Air Portugal*, ir būtiski un ļoti grūti iegūstami tuvākajā nākotnē. Ņemot vērā EAA koncentrēšanos uz ACMI pakalpojumu sniegšanu citiem pārvadātājiem, tostarp *TAP Air Portugal*, Portugāles iestādes norāda, ka veiksmīga *TAP Air Portugal* pārstrukturēšana varētu izpausties kā papildu pakalpojumu līgumi starp šiem diviem uzņēmumiem.

5.2. Atbalsta piemērotība

- (144) Portugāles iestādes ir atkārtājušas savu secinājumu, ka, ņemot vērā TAP SGPS iepriekšējās grūtības un Covid-19 pandēmijas ietekmi, valsts atbalsts pašu kapitāla veidā nodrošina labāku finanšu struktūru TAP SGPS bilances nostiprināšanai.
- (145) Attiecībā uz *Ryanair* un EAA apsvērumiem Portugāles iestādes uzsver, ka saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 58. punktu dalībvalstis var brīvi izvēlēties pārstrukturēšanas atbalsta veidu. To darot, tām nav jāveic izsmēļošs visu pieejamo iespēju salīdzinājums. Tām jānovērtē saņēmēja grūtību veids un jāizvēlas piemēroti instrumenti to novēršanai. Portugāles iestādes veica vērienīgu darbu šajā saistībā un iesniedza to Komisijai izvērtēšanai. Portugāles paziņotie valsts atbalsta pasākumi tika uzskatīti par tādiem, kas sniedz likviditātes atbalstu pārstrukturēšanas plāna pasākumu īstenošanai un novērš TAP SGPS negatīva pašu kapitāla problēmu.
- (146) Jo īpaši TAP SGPS laikā no 2006. līdz 2015. gadam uzkrāja negatīvu akcionāru pašu kapitālu [...] miljonu EUR apmērā, galvenokārt tāpēc, ka [...]. Ņemot vērā aviosabiedrības darbības nozīmi TAP SGPS ieņēmumos, [...] Attiecībā uz *TAP Air Portugal* – lai gan darbības ziņā aviosabiedrība piedzīvoja izaugsmi, pārveides procesa uzsākšanas dēļ *TAP Air Portugal* vēl nespēja būtiski samazināt savas izmaksas, salīdzinot ar konkurentiem, un tas pastāvīgi uzrādīja zemāku rentabilitāti, ko noteica zemāka efektivitāte un ārkārtas izmaksas.
- (147) Turklāt *TAP Air Portugal* pārveides process tika pārtraukts Covid-19 globālās pandēmijas un tai sekojošās ekonomikas krīzes dēļ, kas izraisīja akūtu likviditātes krīzi, kuras rezultātā Portugāles iestādes 2020. gadā piešķīra glābšanas atbalstu. Jau 2020. gada beigās *Air Portugal* likviditātes analīze nepārprotami liecināja, ka, ja tirgus neatveseļotos, bez turpmāka valsts atbalsta *TAP Air Portugal* 2021. un 2022. gadā nonāktu būtiski negatīvā neto naudas pozīcijā.
- (148) Tā kā kapitāla tirgi nav pieejami tādām aviosabiedrībām aizņēmējām kā TAP SGPS, 2020. gadā vienīgā pieejamā iespēja bija izmantot valsts finansējumu. TAP SGPS vadībai ir [...]. Tomēr pēc Covid-19 pandēmijas sākuma parāda finansējuma tirgi tika lielā mērā slēgti aviosabiedrībām, un finanšu iestādes kopumā krasi samazināja savus kredītlīmitus nozarei. Lai maksimāli palielinātu likviditāti, *TAP Air Portugal* ir centies pārdot gaisa kuģus, kas piederēja šim uzņēmumam ([...]). Citi aktīvi [...].
- (149) Pašlaik pirms papildu valsts atbalsta un neraugoties uz TAP SGPS centieniem un sarunām ar finanšu iestādēm un citām ieinteresētajām personām, pašreizējos apstākļos un noteikti ne pirms pārstrukturēšanas plāna apstiprināšanas nebūs iespējams piesaistīt papildu līdzekļus no privātiem tirgiem TAP SGPS vajadzībām. Tas nozīmē, ka Portugāles valsts, kas ir arī galvenais akcionārs, ir uzņēmuma vienīgais dzīvotspējīgais finansējuma avots (vai finansējuma garantijas sniedzējs).
- (150) Šajā saistībā, ņemot vērā kapitāla tirgu nepieejamību TAP SGPS šajā posmā un uzņēmuma pašu kapitāla un likviditātes stāvokli, Portugāles iestādes secina, ka valsts atbalsts pašu kapitāla veidā nodrošina labāku finanšu struktūru TAP SGPS bilances nostiprināšanai. Turklāt kopā ar pārstrukturēšanas plānā noteikto pasākumu īstenošanu (proti, attiecībā uz floti, tīklu un izmaksu pārstrukturēšanu) valsts atbalsts, kā paredzams, veicinās TAP SGPS vai *TAP Air Portugal* piekļuvi kapitāla tirgiem laikposmā no [...].

5.3. Ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana

- (151) Neraugoties uz pašreizējo nenoteiktību saistībā ar pieprasījuma atjaunošanās gaitu, kas saistīta ar pandēmijas situāciju, Portugāles iestādes atkārto, ka pārstrukturēšanas plānā ietvertās finanšu prognozes ir balstītas uz pārlicinošiem pieņēmumiem, kuras pat varētu uzskatīt par piesardzīgiem. Pārstrukturēšanas plānā ir pieņemts, ka pieprasījums atjaunojas pārvadāto pasažieru skaita ziņā, kas kopumā ir mazāks nekā IATA prognozes. Līdzīgi pārstrukturēšanas plānā ieņēmumu izmaiņas sākas no zemāka punkta 2021. gadā salīdzinājumā ar pasažieru skaita prognozēm. Pārstrukturēšanas plānā ir iekļauta arī zināma elastība, lai pielāgotu saņēmēja jaudu un darbības paredzamajam pieprasījumam, vienlaikus pildot apņemšanās attiecībā uz maksimālo flotes lielumu.
- (152) Finanšu novērtējums un prognozes liecina, ka ar atbalstu atbalstītie plānotie pārstrukturēšanas pasākumi ļautu TAP SGPS sasniegt [..]. Prognozes liecina, ka līdz pārstrukturēšanas perioda beigām atdeve no pašu kapitāla 2024. un 2025. gadā būs aptuveni [..] %. Gaidāmā atdeve apstiprina argumentu, ka pārstrukturēšanas plāns nodrošinātu saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju. Faktiski minētā atdeve ir izdevīgāka nekā pašu kapitāla (alternatīvās) izmaksas dažādās ekonomikas nozarēs Portugālē (10,9 %) un saņēmēja atdeve aviācijas nozarē (8,5 %). Citi galvenie rādītāji, piemēram, ROCE un pašu kapitāla un aktīvu attiecība [..], un tie saglabājas stabili pat nelabvēlīgā scenārijā.
- (153) Turklāt pārstrukturēšanas plānā paredzētā zaudējumus nesošo un ar pamatdarbību nesaistīto uzņēmumu, proti, M&E Brasil, atsavināšana nodrošinās, ka turpmāki zaudējumi, kas izriet no šīm darbībām, netraucēs atveseļošanos. Ņemot vērā iepriekš minēto, Portugāles Republika atkārto, ka pārstrukturēšanas plāns ir izstrādāts, lai novērstu tieši TAP SGPS iepriekšējās grūtības un nodrošinātu tā ilgtermiņa dzīvotspēju.

5.4. Samērīgums

- (154) Attiecībā uz atbalsta samērīgumu Portugāles iestādes apgalvo, ka saņēmējs centās nodrošināt no ieinteresētajām personām pašu ieguldījuma papildu avotus, proti, tos, kas saistīti ar papildu solīšanas saistībām attiecībā uz gaisa kuģu nomu, kā arī būtiskiem atbrīvojumiem no obligāciju turētājiem, kas būtu uzskatāma par saņēmēja esošo kreditoru sloga sadali. Pat ņemot vērā vienīgi papildu gaisa kuģu nomu, pašu ieguldījuma apmērs pārstrukturēšanas izmaksās tiek palielināts līdz [..] %. Šis pašu ieguldījuma apmērs būtu uzskatāms par pietiekamu TAP SGPS konkrētajā gadījumā un Covid-19 pandēmijas kontekstā, ņemot vērā to, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes ļauj piemērot valsts atbalsta noteikumus elastīgāk un pielāgotā veidā, jo īpaši ārkārtas apstākļos.
- (155) Ryanair ieteikumi attiecībā uz nodrošinājuma izmantošanas potenciālu TAP SGPS gadījumā nav īstenojami. Attiecībā uz Ryanair apgalvojumiem, ka nepietiekama piekļuve kapitāla tirgiem tiek izmantota, lai palielinātu atbalstu, izmantojot rezervi [..] miljonu EUR apmērā, jānorāda, ka šāda rezerve sākotnēji bija paredzēta tikai kā piesardzības pasākums, kas noteikts sākotnējā pārstrukturēšanas plānā, un vairs netiek ņemta vērā.
- (156) Portugāles iestādes izklāstīja TAP SGPS nesenos centienus palielināt pašu ieguldījuma attiecību, tostarp: i) meklējot jauna finansējuma papildu avotus, neraugoties uz pašreizējām ārējām problēmām un tirgus nosacījumiem; ii) saņemot atbalstu no esošajiem aizdevējiem un iii) apsverot jaunu ieguldītāju ienākšanu tirgū. Kopš lēmuma par procedūras sākšanu pieņemšanas TAP Air Portugal ir spējis izpildīt papildu saistības attiecībā uz finansējumu [..] miljonu EUR apmērā jauniem līgumiem par to gaisa kuģu nomu, kas tiek piegādāti 2021. un 2022. gadā, kā arī finanšu nomas saistības [..] miljonu EUR apmērā, kas jau iekļautas pārstrukturēšanas plānā. Attiecīgi kopējā pašu ieguldījuma summa, kas izriet no gaisa kuģu nomas, pamatojoties uz juridiski saistošām saistībām, kuras noslēgtas ar iznomātājiem, galu galā ir palielināta līdz [..] miljoniem EUR. Turklāt TAP SGPS ir izdevies iegūt esošo aizdevēju atbalstu, saņemot būtiskus atbrīvojumus, kuri ļautu izvairīties no pārdošanas un pirmstermiņa atmaksas iespēju izmantošanas, kas nopietni ietekmētu saņēmēja likviditāti.
- (157) Attiecībā uz sloga sadali ir svarīgi ņemt vērā kontekstu, kādā Portugāles valsts ir iegādājusies no AGW akcijas, kas veido 22,5 % no TAP SGPS akciju kapitāla, un tieši iesaistījās TAP SGPS akciju kapitālā. Vienošanās par šādu darījumu tika panākta, lai pārvarētu strupceļu sarunās par glābšanas aizdevuma piešķiršanu TAP SGPS un ļautu to steidzami īstenot.

- (158) Tajā laikā puses nevarēja paredzēt pārstrukturēšanas atbalsta galīgo summu, kas bija jākorrigē ieilgušās pandēmijas dēļ, un attiecīgi arī faktisko kaitējumu, ko akcionāri uzņemtos, sadalot slogu. Šajā saistībā [...] ([...] % [...]).
- (159) Turklāt, lai novērstu šādu scenāriju, HPGB [...] % [...]. Saskaņā ar Portugāles sniegto informāciju tas būtu uzskatāms par HPGB sloga sadali, jo tas negūs labumu no saņēmēja vērtības pieauguma nākotnē, kas izrietētu no iepludinātā valsts pašu kapitāla.

6. PASĀKUMU NOVĒRTĒJUMS

- (160) Komisija vispirms izvērtēs, vai pasākumi, kas tiks veikti, lai finansētu TAP SGPS pārstrukturēšanas plānu, proti, glābšanas aizdevums 1,2 miljardu EUR apmērā, kas jākonvertē pašu kapitālā, valsts garantija [...] miljonu EUR apmērā aizdevumam [...] miljonu EUR apmērā, ko paredzēts aizstāt ar pašu kapitālu, kā arī tieša pašu kapitāla iepludināšana [...] miljonu EUR apmērā, kas jāveic 2022. gadā, ietver valsts atbalstu LESD 107. panta 1. punkta nozīmē un, ja tā ir, vai šāds atbalsts ir likumīgs un saderīgs ar iekšējo tirgu.

6.1. Valsts atbalsta esība

- (161) LESD 107. panta 1. punktā teikts: “ja vien Līgumi neparedz ko citu, ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm”.
- (162) Tāpēc, lai pasākums tiktu kvalificēts kā atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē, tam jāatbilst šādiem kumulatīviem nosacījumiem: i) pasākumam jābūt attiecināmam uz valsti un finansētam ar valsts līdzekļiem; ii) pasākumam jāpiešķir priekšrocība tā saņēmējam; iii) piešķirtajai priekšrocībai jābūt selektīvai; un iv) atbalstam jārada vai jādraud radīt konkurences izkropļojumus un jāietekmē tirdzniecība starp dalībvalstīm. Tāpēc ir lietderīgi atsevišķi pārbaudīt, vai pasākumi ir kvalificējami kā atbalsts.

6.1.1. Valsts līdzekļi un attiecināmība uz valsti

- (163) Pasākumi ietver administratīvus aktus un publiskus lēmumus, un tos finansēs no valsts budžeta (42. apsvērums).
- (164) Tāpēc LESD 107. panta 1. punkta nozīmē pasākumi ir saistīti ar valsts līdzekļiem un lēmums par šo pasākumu piešķiršanu ir attiecināms uz Portugāles valsti.

6.1.2. Priekšrocība

- (165) Komisija norāda, ka Portugāle ir paziņojusi, ka pasākumi ir uzskatāmi par valsts atbalstu. Šis paziņojums neatbrīvo Komisiju no pienākuma pašai pārbaudīt, vai šie pasākumi ietver valsts atbalstu un, jo īpaši, vai tie ir labvēlīgi saņēmējam tādā ziņā, ka tirgus dalībnieks, kuram pieder akcijas situācijā, kas ir vistuvākā Portugāles situācijai, nepieņemtu līdzīgu lēmumu un nepiešķirtu tos pašus pasākumus ar tādiem pašiem nosacījumiem, neņemot vērā iespējamās priekšrocības, ko tas varētu gaidīt minētajā situācijā kā valsts iestāde ⁽³²⁾.
- (166) Komisijai ir jāpārbauda, vai pasākumi ir kvalificējami kā atbalsts tādā ziņā, ka tie rada ekonomisku priekšrocību saņēmējam ⁽³³⁾. Šādas priekšrocības esību var konstatēt no tā, ka saņēmējs nevar iegūt kapitālu vai piesaistīt aizņēmuma finansējumu ar tirgus nosacījumiem bez valsts atbalsta (39. apsvērums, 31. zemsvītras piezīme). Arī novērtējums par to, vai tirgus dalībnieks, kas atrodas situācijā, kura ir vistuvākā DGTF vai *Parpública* situācijai, nodrošinātu tādu pašu finansējumu (turpmāk “tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs”), liecina, ka attiecīgais publiskais finansējums sniedz priekšrocību salīdzinājumā ar tirgus nosacījumiem.

⁽³²⁾ Tiesas 2017. gada 20. septembra spriedums lietā C-300/16 P, Komisija/*Frucona Košice*, EU:C:2017:706, 59. punkts; Tiesas 2012. gada 5. jūnija spriedums lietā C-124/10 P, Komisija/*EDF*, ECLI:EU:C:2012:318, 78., 79. un 103. punkts.

⁽³³⁾ Tiesas 1996. gada 11. jūlija spriedums lietā C-39/94, *SFEI* un citi, ECLI:EU:C:1996:285, 60. punkts; Tiesas 1999. gada 29. aprīļa spriedums lietā C-342/96, *Spānija/Komisija*, ECLI:EU:C:1999:210, 41. punkts.

- a) Pirmkārt, nav *prima facie* pierādījumu tam, ka finansējumu varētu attiecināt uz rīcību un lēmumiem, ko pieņemtu tirgus akcionārs. Finansējuma pamatā ir sabiedriskās kārtības apsvērumi, lai garantētu Portugāles gaisa transporta savienojamību un novērstu TAP Air Portugal bankrota negatīvu plašāku ietekmi uz Portugāles ekonomiku (17. apsvērums). Šādi apsvērumi, neatkarīgi no tā, vai tie attiecas uz valsts iestādi, nebūtu būtiski tirgus akcionāram. Tāpēc šķiet, ka tirgus ekonomikas dalībnieka kritērijs nav piemērojams.
- b) Otrkārt, finansējums nevar tikt novērtēts kā tāds, kas var sniegt akcionāram atdevi, kura ir samērīga ar uzņemto risku. Portugāle neapgalvo, ka šāda atdevē faktiski tiktu sasniegta līdz pārstrukturēšanas perioda beigām. Tikmēr pārējie saņēmēja privātie akcionāri ir atturējušies nodrošināt jebkādu jaunu kapitālu, nemaz nerunājot par summu, kas nepieciešama, lai saglabātu savu akciju un īpašumtiesību esošo daļu, kas tiem dod tiesības uz iespējamu atdevi no tā. Pieejamie pierādījumi liecina, ka, lai gan pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigās (48. un 49. apsvērums un 1. tabula) valstij varētu tikt nodrošināta pietiekama atdevē un atlīdzība, pozitīvā neto peļņa visā pārstrukturēšanas periodā būtu [...] [...] miljoni EUR [...] [...] [...] miljoni EUR [...] [...] % [...].

(167) Tāpēc pasākumi nodrošina finansējumu, ko saņēmējs nevar un nevarēja iegūt tirgū. Tirgus dalībnieks situācijā, kas ir vistuvākā DGTF vai *Parpública* situācijai, nepiešķirtu līdzīgu finansējumu.

(168) Tāpēc pasākumi piešķir saņēmējam ekonomisku priekšrocību LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.1.3. *Selektivitāte*

(169) Pasākumus piešķir, izmantojot rīcības brīvību attiecībā uz *ad hoc* summu, kas noteikta, ņemot vērā saņēmēja pārstrukturēšanas plāna īpašās vajadzības (38.–43. apsvērums). Publiskais finansējums ne instrumentu, ne summas veidā nav daļa no plašāka, vispārēja ekonomikas politikas pasākuma, kas paredzēts, lai sniegtu atbalstu tādiem uzņēmumiem salīdzināmā juridiskā un ekonomiskā situācijā, kuri darbojas gaisa transporta vai citās ekonomikas nozarēs. Kā ir norādījusi Tiesa, ja atbalsts ir individuāls, ekonomiskās priekšrocības noteikšana principā ļauj prezumēt, ka pasākums ir selektīvs⁽⁵⁴⁾. Tas tā ir neatkarīgi no tā, vai attiecīgajā tirgū darbojas pakalpojumu sniedzēji, kas atrodas līdzīgā faktiskā un tiesiskā situācijā.

(170) Tāpēc pasākumi ir selektīvi LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

6.1.4. *Konkurences izkropļojumi un ietekme uz tirdzniecību*

(171) Pasažieru un kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nozarē, kurā darbojas saņēmējs, pastāv konkurence un notiek tirdzniecība starp dalībvalstīm. Citas Eiropas Savienībā licencētas aviosabiedrības sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus, kas savieno Portugāles lidostas, jo īpaši Lisabonu, ar citām Savienības pilsētām. Tāpēc, ja saņēmējs turpina sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pasākumi var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(172) Piešķirot piekļuvi finansējumam ar nosacījumiem, ko tas citādi nevarētu iegūt tirgū, publiskais finansējums var uzlabot saņēmēja stāvokli salīdzinājumā ar faktiskajiem konkurējošajiem uzņēmumiem vai potenciālajiem uzņēmumiem, kuriem nav pieejams līdzīgs Portugāles valsts atbalsts vai kuriem ir jāfinansē darbības ar tirgus nosacījumiem.

(173) Attiecīgi paziņotie pasākumi rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un ietekmē tirdzniecību starp dalībvalstīm.

6.2. *Secinājums par atbalsta esību*

(174) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka paziņotie pasākumi, kas īstenoti par labu TAP SGPS, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta nozīmē.

⁽⁵⁴⁾ Tiesas 2015. gada 4. jūnija spriedums lietā C-15/14 P, Komisija/MOL, ECLI:EU:C:2015:362, 60. punkts.

6.3. Atbalsta likumība

- (175) Pēc tam, kad Vispārējā tiesa 2021. gada 19. maijā atcēla sākotnējo lēmumu par glābšanas atbalstu (2. apsvērums), tā, pamatojoties uz LESD 264. panta 2. punktu, apturēja sprieduma iedarbību, līdz Komisija divu mēnešu laikā pieņems jaunu lēmumu. Komisija 2021. gada 16. jūlijā pieņēma jaunu lēmumu, ar kuru tika apstiprināts 2020. gada 8. jūnijā paziņotais glābšanas atbalsts uzņēmumam TAP SGPS, tāpēc glābšanas atbalsts TAP SGPS ir uzskatāms par likumīgu.
- (176) Saskaņā ar sākotnējā lēmuma par glābšanas atbalstu 16. apsvērumu glābšanas atbalstu kā aizdevumu vai aizdevuma un aizdevuma garantiju apvienojumu ne vairāk kā 1,2 miljardu EUR apmērā bija plānots atmaksāt sešu mēnešu laikā no pirmās daļas izmaksas dienas, ja vien Portugāle līdz minētajai dienai neiesniedz Komisijas apstiprināšanai pārstrukturēšanas plānu. 2020. gada 10. decembrī, t. i., sešos mēnešos pēc tam, kad Komisija apstiprināja glābšanas atbalstu sākotnējā lēmumā par glābšanas atbalstu, Portugāle iesniedza Komisijai pārstrukturēšanas plānu. Tāpēc saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 55. punkta d) apakšpunkta ii) punktu glābšanas atbalsta atļaušana un atmaksas periods tika automātiski pagarināts līdz brīdim, kad Komisija pieņems galīgo lēmumu par pārstrukturēšanas plānu un atbalstu.
- (177) Savos apsvērumos attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu EAA apgalvo, ka, 2020. gada novembrī apstiprinot Valsts budžeta likumu 2021. gadam, ar kuru Portugāles valdība paredzēja finansiālu atbalstu TAP SGPS 500 miljonu EUR apmērā, Portugāle piešķir nelikumīgu atbalstu TAP SGPS (120. apsvērums). Jāatgādina, ka līdzekļu piešķiršana īpašam mērķim valsts budžetā nav līdzvērtīga atbalsta piešķiršanai. Lai atbalstu uzskatītu par īstenotu, ir nepieciešams, lai tiesības saņemt atbalstu, ko piešķir no valsts līdzekļiem, tiktu piešķirtas saņēmējam saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem, bet tas tā nebija attiecībā uz paredzētajiem 500 miljoniem EUR.
- (178) Attiecībā uz iepriekš minētajiem līdzekļiem Portugāle paskaidroja, ka tā nav pieņēmusi nepieciešamo īstenošanas aktu un nav piešķirti budžeta līdzekļi, lai šos līdzekļus nodotu TAP SGPS rīcībā vai dotu TAP SGPS tiesības tos saņemt. Tāpēc Portugāle nav piešķirusi pārstrukturēšanas atbalstu, pārkāpjot LESD 108. panta 3. punktu.
- (179) Attiecīgi Portugāle ir ievērojusi LESD 108. panta 3. punktā noteikto atturēšanās pienākumu un pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam TAP SGPS ir likumīgs valsts atbalsts.

6.4. Atbalsta saderība ar iekšējo tirgu

- (180) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu Komisija var atļaut atbalstu, kas veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību, ja šādam atbalstam nav tāds nelabvēlīgs iespaids uz tirdzniecības apstākļiem, kas ir pretrunā kopīgām interesēm.
- (181) Tādējādi, lai valsts atbalstu varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar šo tiesību normu, tam ir jāatbilst diviem nosacījumiem, no kuriem pirmais – tam ir jāveicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība, savukārt otrais, kas formulēts noliedzoši, – šis atbalsts nedrīkst nelabvēlīgi iespaidot tirdzniecības apstākļus tādējādi, ka tas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Iepriekš minētais neskar to, ka lēmumiem, ko Komisija pieņem, pamatojoties uz minēto, ir jānodrošina atbilstība Savienības tiesību aktiem ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Ņemot vērā paziņojumu un pārstrukturēšanas atbalsta oficiālās izmeklēšanas gaitā savāktu informāciju, tas nenozīmē, ka pārstrukturēšanas atbalsts vai ar to saistītie nosacījumi vai saimnieciskās darbības, ko veicina atbalsts, varētu izraisīt Savienības tiesību aktu attiecīgo noteikumu pārkāpumu. Jo īpaši konkurences pasākums, kas ietver laika nišu nodošanu Lisabonas lidostā, ir balstīts uz Savienības tiesību aktos paredzētajiem noteikumiem (96. un 295. apsvērums), un jaunajam laika nišu turētājam ir jāaņem ievērot piemērojamos Savienības tiesību aktus darba jomā (88. apsvērums d) punkts). Turklāt EAA kritika par to, ka atbalsts pārkāpj LESD noteikto nediskriminācijas principu (121. apsvērums), nav pamatota. Savienības tiesību aktos paredzētais vienlīdzīgas attieksmes princips neliedz piešķirt *ad hoc* pārstrukturēšanas atbalstu saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu. Jebkurā gadījumā Komisija norāda, ka saņēmēja stāvoklis objektīvi atšķiras no citu tādu aviosabiedrību stāvokļa, kas veic lidojumus Portugālē vai lidojumus uz Portugāli un no tās, ņemot vērā gan tā tiesības saņemt atbalstu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm, gan sekas, ko radītu tā darbības neturpināšana. Tāpēc Portugāle var nolemt piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu saskaņā ar LESD

⁽⁵⁵⁾ Tiesas 2020. gada 22. septembra spriedums lietā C-594/18 P, Austrija/Komisija, EU:C:2020:742, 18.–20. punkts.

107. panta 3. punkta c) apakšpunktu vienīgi saņēmējam, nevis citām aviosabiedrībām, kas darbojas šajā dalībvalstī. Turklāt Komisija nav nosūtījusi Portugālei argumentētu atzinumu par iespējamu Savienības tiesību aktu pārkāpumu, kas būtu saistīts ar šo lietu, un nav saņēmusi sūdzības vai informāciju, kas liecinātu, ka valsts atbalsts, ar to saistītie nosacījumi vai saimnieciskās darbības, ko veicina atbalsts, varētu būt pretrunā attiecīgajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem, izņemot LESD 107. un 108. pantu.

- (183) Portugāle uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm.
- (184) Ņemot vērā attiecīgā valsts atbalsta raksturu un mērķus, kā arī Portugāles iestāžu prasības, Komisija novērtēs, vai plānotais finansējums pārstrukturēšanas atbalstam atbilst attiecīgajiem noteikumiem, kas paredzēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs. Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs Komisija izklāstījusi nosacījumus, saskaņā ar kuriem valsts atbalstu grūtībās nonākušu nefinanšu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai var uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, pamatojoties uz LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu.
- (185) Pārbaudot, vai pārstrukturēšanas atbalstam ir negatīva ietekme uz tirdzniecības apstākļiem tādā mērā, kas ir pretrunā kopīgām interesēm, Komisija veic līdzsvara pārbaudi saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu un Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēm. Šajā pārbaudē, ja saņēmējs ir tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, Komisija izvērtē atbalsta pozitīvo ietekmi uz to darbību attīstību, kuras paredzēts atbalstīt ar atbalstu, un negatīvo ietekmi, ko valsts atbalsts atstāj uz konkurenci un tirdzniecību starp dalībvalstīm, jo īpaši novērtējot, kā atbalsta pasākums līdz minimumam samazina konkurences un tirdzniecības izkropļojumus (valsts iejaukšanās nepieciešamība, piemērotība, samērīgums, atbalsta pārredzamība, princips "vienreiz un pēdējoreiz" un pasākumi konkurences izkropļojumu ierobežošanai).

Attiecināmība: grūtībās nonācis uzņēmums

- (186) Lai saņēmējs būtu tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, tam jābūt kvalificētam kā grūtībās nonākušam uzņēmumam Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 2.2. iedaļas nozīmē. Turklāt saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punktu uzņēmums ir uzskatāms par nonākušu grūtībās, ja bez valsts iejaukšanās tas gandrīz noteikti īstermiņā vai vidējā termiņā būs spiests beigt darbību. Tā tas būtu gadījumā, ja iestātos vismaz viens no apstākļiem, kas aprakstīti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a)–d) apakšpunktā.
- (187) Kā paskaidrots lēmumā par procedūras sākšanu (15.–22. apsvērumi), TAP SGPS 2019. gada beigās uzrādīja negatīvu pašu kapitālu aptuveni [...] miljonu EUR apmērā. Kopš tā laika TAP SGPS finanšu stāvoklis ir pasliktinājies. Saskaņā ar TAP SGPS 2020. gada konsolidēto pārskatu kopējais negatīvais pašu kapitāls palielinājās līdz [...] miljardiem EUR. Arī TAP Air Portugal 2020. gadā bija negatīvs pašu kapitāls [...] miljardu EUR apmērā (26. apsvērumi). Šie rādītāji liecina, ka vismaz puse no TAP SGPS un TAP Air Portugal parakstītā kapitāla ir zudusi, un tāpēc abas sabiedrības ir grūtībās nonākušas uzņēmumi saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. punkta a) apakšpunktu.
- (188) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 21. punktu jaunizveidotiem uzņēmumiem nav tiesību uz glābšanas atbalstu. Saņēmējs nav jaunizveidots uzņēmums Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu nozīmē, jo tas tika izveidots 2003. gadā, t. i., pirms vairāk nekā trim gadiem (sk. 8. apsvērumu).
- (189) Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 22. punkts paredz, ka uzņēmums, kas pieder lielākai uzņēmumu grupai vai ko pārņem lielāka uzņēmumu grupa, parasti nav tiesīgs saņemt pārstrukturēšanas atbalstu, ja vien nevar pierādīt, ka uzņēmumam ir iekšēja rakstura grūtības, kas neizriet no izmaksu patvaļīgas sadales starp grupas dalībniekiem, un grūtības ir pārāk nopietnas, lai tās varētu novērst pati grupa.
- (190) Otrajā lēmumā par glābšanas atbalstu (113.–128. apsvērumi) Komisija secināja, ka TAP SGPS piederēja lielākai uzņēmumu grupai brīdī, kad 2020. gada 9. jūnijā tika paziņots glābšanas atbalsts. No vienas puses, nebija pierādījumu par izmaksu patvaļīgu sadali starp TAP SGPS, AGW un Parpública, kas nozīmētu, ka attiecīgajā laikposmā mātesuzņēmums mākslīgi apgrūtinātu TAP SGPS. (Turklāt no šā lēmuma 19.–22. apsvēruma var secināt, ka TAP SGPS grūtības nav radījušas patvaļīgu izmaksu sadali starp grupas dalībniekiem un ka tās ir raksturīgas gaisa transportam un saistītajām nozarēm, kurās darbojas TAP SGPS.) No otras puses, AGW konsorcijs kā otrs lielākais akcionārs, kuram piederēja 45 % TAP SGPS, bija sabiedrība ar ierobežotu atbildību, kuru kontrolēja atsevišķi akcionāri – David Neeleman, kurš ar DGN Corporation (40 %) un Global Azulair Projects, SGPS, SA (10 %) starpniecību kontrolēja 50 % AGW akciju, un Humberto Pedrosa, kuram ar uzņēmuma HPGB, SGPS, SA starpniecību piederēja

50 % AGW. AGW konsorcijs korporatīvā formā kā tāda bija neatkarīga un nebija saistīta ar tā divu netiešo akcionāru un fizisko personu – *David Neeleman* un *Humberto Pedrosa* – privāto kapitālu, un šīs personas nebija personīgi atbildīgas par AGW konsorcijs saistībām. Attiecīgi šos divus netiešos privātos fiziskos akcionārus nevarēja saukt pie atbildības par TAP SGPS finanšu grūtībām ar to privāto kapitālu.

- (191) Kā Komisija konstatēja otrajā lēmumā par glābšanas atbalstu (127. apsvēruma), akcionāriem, kuriem bija kopīga kontrole, izņemot *Parpública* (valsts), nebija vajadzīgo spēju, lai apmierinātu likviditātes vajadzības 1,2 miljardu EUR apmērā, lai sešus mēnešus nodrošinātu TAP SGPS darbības nepārtrauktību un turpmāk finansētu TAP SGPS pārstrukturēšanu (bez valsts atbalsta).
- (192) Attiecībā uz TAP Air Portugal nav pierādījumu tam, ka tā nestabilie finanšu apstākļi izriet no izmaksu patvaļīgas sadales starp grupas dalībniekiem vai saimnieciskās darbības vienības iekšienē. Tas attiecas gan uz laiku, kad uzņēmumu TAP Air Portugal pilnīgi kopīgi kontrolēja *Parpública* (valsts), HPGB un DGN, gan uz pašreizējo situāciju, kad to pilnībā kontrolē Portugāles valsts, tajā pašā saimnieciskās darbības vienībā, kurā ir tā masasuzņēmums TAP SGPS, kas ir arī nekontrolējoša mazākuma akcionāre uzņēmumā TAP Air Portugal (11. un 12. apsvēruma). Konstatējums 191. apsvērumā par bijušo kopīgi kontrolējošo akcionāru nepietiekamo spēju apmierināt uzņēmuma likviditātes vajadzības (bez valsts atbalsta) attiecas arī uz TAP Air Portugal, kas ir un bija tajā pašā saimnieciskās darbības vienībā, kur TAP SGPS.
- (193) Pēc TAP SGPS kapitāla struktūras izmaiņām, kas ir sekas tam, ka DGTF iegādājās 22,5 % TAP SGPS akciju, TAP SGPS pilnībā kontrolē valsts [...] (sk. 8., 11. un 12. apsvēruma). Tāpēc TAP SGPS un TAP Air Portugal ir daļa no saimnieciskās darbības vienības (vai lielākas uzņēmumu grupas), ko Komisija var uzskatīt par neatkarīgu lēmumu pieņemšanas centru valstī, kura sniedz paziņoto pārstrukturēšanas atbalstu.
- (194) Tāpēc Komisija uzskata, ka ne kopīgi kontrolējošās struktūras, ne arī valsts kā vienīgais kontrolējošais akcionārs nebija spējīgas tirgus prasībām atbilstošā veidā atvieglot TAP SGPS vai TAP Air Portugal saspīlēto ekonomisko un finanšu situāciju. Valsts finanšu intervence, kas paredzēta, lai novērstu uzņēmumu grūtības vai nu tieši ar DGTF starpniecību, vai ar *Parpública* starpniecību, būtu uzskatāma par valsts atbalstu, ja vien to neveic atsevišķi vai kopā ar kopīgi kontrolējošām struktūrām saskaņā ar tirgus nosacījumiem. *Parpública* kā kopīgi kontrolējošā struktūra nav atbalstījusi un nav varējusi atbalstīt TAP SGPS saskaņā ar tirgus nosacījumiem, kā arī to nav darījušas vai nevarēja darīt kopīgi kontrolējošās privātās struktūras⁽⁵⁶⁾. Tāpēc, ņemot vērā iepriekšējo stāvokli, kādā bija valsts kā akcionārs, kuram pieder 50 % TAP SGPS [...], un kontroli, kas tika veikta pēc tam, grupa nevar novērst TAP SGPS un TAP Air Portugal grūtības.
- (195) Pamatojoties uz iepriekš minēto, Komisija secina, ka gan TAP SGPS, gan TAP Air Portugal (tostarp to kontrolētie meitasuzņēmumi) ir grūtībās nonākuši uzņēmumi un ir tiesīgi saņemt pārstrukturēšanas atbalstu.

6.4.1. Atbalsts veicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstību

- (196) Saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktu valsts atbalstam, lai to varētu uzskatīt par saderīgu ar iekšējo tirgu, ir jāveicina konkrētu saimniecisko darbību vai konkrētu tautsaimniecības jomu attīstība.
- (197) Šajā ziņā, lai pierādītu, ka pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir veicināt šādu darbību vai jomu attīstību, dalībvalstij, kas piešķir šādu atbalstu, ir jāpierāda, ka tā mērķis ir novērst sociālas grūtības vai tirgus nepilnības. Pārstrukturēšanas atbalsta īpašajā kontekstā Komisija norāda, ka atbilstoši Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. punktā minētajam iziešana no tirgus faktiski ir būtiska plašākā produktivitātes pieauguma procesā, tādējādi tikai tas, ka uzņēmumam tiek liegts iziet no tirgus, nav pietiekams valsts atbalsta pamatojums. Gluži pretēji, glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts ir viens no kropļojošākajiem valsts atbalsta veidiem, jo tā ir iejaukšanās iziešanas no

⁽⁵⁶⁾ Šis konstatējums noteikti attiecas tikai uz AGW kā līdzekli, kas ļauj fiziskām personām iegūt īpašumtiesības, pārbaudīt kopīgi kontrolējošo struktūru resursus, ņemot vērā šo struktūru, nevis privātos līdzekļus, kas ir to fizisko personu rīcībā, kuras nav personīgi atbildīgas par šo struktūru līdzdalību.

tirgus procesā. Tomēr noteiktās situācijās grūtībās nonākuša uzņēmuma pārstrukturēšana var veicināt saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību arī bez paša saņēmēja veiktajām darbībām. Tā tas ir gadījumā, ja bez šāda atbalsta saņēmēja darbības neturpināšana radītu tirgus nepilnības vai sociālas grūtības, kas kavētu to saimniecisko darbību un/vai tautsaimniecības jomu attīstību, kuras skartu šādas situācijas. Šādu situāciju neizmeļošs saraksts ir iekļauts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punktā.

- (198) Šādas situācijas cita starpā rodas, ja atbalsts novērš risku, ka tiks pārtraukta tāda būtiska, grūti dublējama pakalpojuma sniegšana, kuru būtu grūti pārņemt jebkuram konkurentam, vai ja saņēmējam ir būtiska sistēmiskā loma konkrētā reģionā vai nozarē, kurā tā aiziešana varētu radīt negatīvas sekas⁽⁵⁷⁾. Ļaujot saņēmējam turpināt darbību, atbalsts tādējādi novērš šādas tirgus nepilnības vai sociālas grūtības. Tomēr pārstrukturēšanas atbalsta gadījumā tas tā ir tikai tad, ja atbalsts ļauj saņēmējam konkurēt tirgū pašam saviem spēkiem, ko var nodrošināt tikai tad, ja atbalsta priekšnoteikums ir tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošana, kas atjauno saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju.
- (199) Tāpēc Komisija vispirms izvērtēs, vai atbalsts ir paredzēts, lai novērstu tirgus nepilnības vai sociālās grūtības (6.4.1.1. iedaļa), un vai tam ir pievienots pārstrukturēšanas plāns, ar ko atjauno saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju (6.4.1.2. iedaļa).

6.4.1.1. Sociālo grūtību vai tirgus nepilnību novēršana, kas veicina saimnieciskās darbības attīstību

- (200) Starp situācijām, kad grūtībās nonākuša uzņēmuma glābšana var sekmēt saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) un c) apakšpunktā ir minēti gadījumi, kad atbalsts ir paredzēts, lai novērstu risku, ka ekonomikas izaugsmi kavē būtiska pakalpojuma pārtraukšana, kas radusies, saņēmējam izejot no tirgus (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunkts), vai uzņēmuma, kam ir būtiska sistēmiskā loma attiecīgajā nozarē vai reģionā, darbības pārtraukšana (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta c) apakšpunkts).

Atbalsts ļauj izvairīties no būtiska pakalpojuma pārtraukšanas

- (201) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija norādīja, ka pārstrukturēšanas atbalsta mērķis bija izvairīties no tā, ka TAP SGPS un līdz ar to TAP Air Portugal pārtrauc uzņēmējdarbību tādu grūtību dēļ, ar kurām tie saskārās un kuras spēcīgi saasināja Covid-19 krīze⁽⁵⁸⁾. Tā kā aviosabiedrībai ir jāgarantē pietiekama likviditāte, lai saglabātu savu darbības licenci, ņemot vērā pieejamos līdzekļus un nesenos un paredzamos zaudējumus no pamatdarbības, ir skaidrs, ka TAP Air Portugal nespētu izpildīt savas maksājumu saistības un pienākumus un līdz ar to tai būtu jāiesniedz pieteikums par maksātnespēju, pārtraucot darbību bez pārstrukturēšanas atbalsta (1. tabula). Komisija, pamatojoties uz oficiālās izmeklēšanas laikā sniegto informāciju, konstatēja, ka patiešām pastāv konkrēts risks, ka saņēmējs nekavējoties nespēs pildīt savas maksājumu saistības un tāpēc tiks traucēta notiekošā TAP Air Portugal darbība gaisa transporta jomā.
- (202) Šajā saistībā TAP Air Portugal sniedz unikālus savienojumu pakalpojumus no sava centra – Lisabonas lidostas –, nodrošinot regulārus lidojumu grafikus (15. un 16. apsvērums). Papildus būtiskajiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, ko tā sniedz portugāļu valodā runājošajai kopienai valsts līmenī un ārvalstīs, TAP Air Portugal izlēmīgi un būtiski atbalsta ekonomikas izaugsmi vienā no Portugālei nozīmīgākajām saimnieciskajām darbībām, proti, tūrisma nozarē. Jo īpaši, nozīmīgam Portugāles uzņēmumu segmentam, proti, viesnīcām, restorāniem, sociāliem un kultūras pasākumiem, mazumtirdzniecības veikaliem un citām ar tūrisma saistītām darbībām, kas jo īpaši atrodas vai tiek veikti lielākajos Lisabonas un Portu reģionos un Algarvē, būtu vēl lielākas grūtības pārvarēt krīzi bez TAP Air Portugal darbības, kas piegādā ceļotājus.
- (203) Kā norāda Portugāle, lielākajai daļai to uzņēmumu, kuri var pārdzīvot Covid-19 krīzi vienīgi, pateicoties Portugāles valdības atbalstam, izmantojot pagaidu subsidētu darbu un pasākumus, kas tiem ļauj atlikt veicamos maksājumus, ir nepieciešama tūrisma nozares izaugsme. Portugāles ceļojumu aģentūras un reģionu pārstāvji, kas iesnieguši piezīmes, uzsver, ka tie ir atkarīgi no TAP Air Portugal pakalpojumiem tajā savas uzņēmējdarbības un darbību daļā, kas ciestu būtiskus apgrozījuma zaudējumus, ja nebūtu darījumu ar TAP Air Portugal.

⁽⁵⁷⁾ Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) un c) apakšpunkts.

⁽⁵⁸⁾ Lēmuma par procedūras sākšanu 71. apsvērums.

- (204) Tāpēc Komisija uzskata, ka bez pārstrukturēšanas atbalsta, kas novērstu *TAP Air Portugal* darbības pārtraukšanu, ne tikai ceļotāji, bet arī darījumu ceļojumu nozare būtu pilnībā atkarīgi no tā, vai zemo izmaksu pārvadātāji un tālo lidojumu veicēji, kas koncentrējas uz savienojumiem no punkta uz punktu Savienībā un pārējā pasaulē 92 galamērķos, ko *TAP Air Portugal* piedāvāja pirms pārstrukturēšanas, varētu un vēlētos izveidot tāds pašus pakalpojumus biežuma un ģeogrāfiskā tvēruma ziņā, jo īpaši Ziemeļamerikā, Latīņamerikā un Āfrikā (15. apsvērums). Trešās personas, jo īpaši tādi darījumu partneri kā ceļojumu aģentūras, ceļojumu rīkotāji, lielas viesnīcu grupas, biļešu tirdzniecības aģentūras un piegādātāji, papildus valsts un ārvalstu valdības struktūrām, tostarp struktūrām, kas veicina tūrismu un komerciālu vai kultūras apmaiņu, ir apstiprinājušas un atbalsta Komisijas konstatējumu lēmumā par procedūras sākšanu, ka *TAP Air Portugal* iziešana no tirgus varētu izraisīt šo savienojumu zudumu (100. apsvērums).
- (205) Lai dublētu *TAP Air Portugal* lomu, konkurentiem būtu jāizveido un jāievieš galamērķu tīkls, kas prasītu daudz laika, un pastāvētu risks, ka tas nebūtu iespējams, ja būtu jāsauglabā tāds pats pakalpojumu biežums un ģeogrāfiskais tvērums. Šajā saistībā Komisija norāda, ka pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir izvairīties no tā, ka *TAP Air Portugal* pārtrauc uzņēmējdarbību tādu grūtību dēļ, ar kurām tas saskārās un kuras spēcīgi saasināja Covid-19 krīze.
- (206) Konkrēti maršruti, kas veidoja *TAP Air Portugal* tīklu 2019. gadā pirms pandēmijas, pašlaik tiek samazināti, jo Portugāles iestādes veselības apsvērumu dēļ ir ieviesušas ierobežojošus ceļošanas pasākumus, lai ierobežotu vīrusa izplatīšanos. Tomēr IATA prognozes par satiksmes atjaunošanos, kas minētas lēmumā par procedūras sākšanu un ko neviena no pusēm nav apšaubījusi, liecina par pieprasījuma atjaunošanos līdz 2025. gadam (223. apsvērums). Šādā situācijā paredzamajā gaisa pārvadājumu pakalpojumu un savienojamības pieprasījuma scenārijā Portugālē *TAP Air Portugal* tīklam – vai tikpat blīvam tīklam – būtu būtiska nozīme, kā tas bija pirms pandēmijas, lai apmierinātu nākotnes pieprasījumu, jo īpaši visos vai dažos maršrutos, kuros *TAP Air Portugal* bija vienīgā aviosabiedrība, kura sniedza pakalpojumus [...] no [...] maršrutiem vasaras sezonā un [...] no [...] maršrutiem ziemas sezonā (15. un 16. apsvērums).
- (207) Attiecībā uz hipotētisku tīklu, kas dublē *TAP Air Portugal*, ir ļoti maz ticams, ka esošie vēsturiskie vai zemo cenu pārvadātāji kopā būtu gan gatavi, gan spējīgi saprātīgā termiņā izveidot vajadzīgos tīkla savienojumus, jo īpaši ar portugāļu valodā runājošām valstīm, lai pārņemtu *TAP Air Portugal* lomu Portugāles savienošanā ar pārējo pasauli. Patiešām, neviens no diviem iesaistītajiem gaisa pārvadātājiem nav pienācīgi pamatojis vēlmi un spēju izveidot līdzīgu valsts transporta tīklu vai neplāno attīstīt līdzīgu savienojamību, un tie ir vienīgi atsaukušies uz citām aviosabiedrībām, kas neiejaucas tiesvedībā un kas, viņuprāt, varētu daļēji dublēt *TAP Air Portugal* tīklu. Turklāt, lai gan iesniegtie pētījumi liecina par zemo izmaksu pārvadātāju izaugsmi un konkurenci (105. apsvērums), tie nepaskaidro un noteikti nepierāda, ka *TAP Air Portugal* pakalpojumus un tīklu varētu dublēt vai gandrīz droši aizstāt viens pārvadātājs vai konkrētu pārvadātāju apvienības. Gluži pretēji, kā izklāstīts 100. un 132. apsvērumā, daudzas trešās personas, kas uz tiem paļaujas, ir paudušas bažas par iespējamu *TAP Air Portugal* pakalpojumu zaudēšanu. Tāpēc oficiālās izmeklēšanas gaitā sniegtā informācija apstiprina Komisijas konstatējumu, ka pastāv konkrēts risks, ka saņēmējs nekavējoties nespēs pildīt savas maksājumu saistības, tādējādi radot risku, ka tiks traucēta *TAP Air Portugal* saimnieciskā darbība gaisa pārvadājumu pakalpojumu jomā.
- (208) Tādējādi saņēmēja nespēja turpināt darbību varētu pārtraukt būtisku transporta pakalpojumu, kurš nodrošina starptautisku un valsts mēroga savienojamību un tīklu, kas savieno Portugāles kontinentālo daļu un tās salas, kā arī portugāļu valodā runājošo aizjūras kopienu, ko ir grūti dublēt citiem piegādātājiem, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) apakšpunktā.

Atbalsts balsta uzņēmumu ar sistēmisku lomu

- (209) Atbalsta mērķis ir arī novērst risku, ka uzņēmums, kurš Portugālē sniedz būtisku pakalpojumu un kuram ir sistēmiska loma Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta c) apakšpunkta nozīmē, iziet no tirgus.

- (210) Šajā saistībā Komisija uzskata, ka saņēmējam neapšaubāmi ir svarīga loma Portugāles ekonomikā, ⁽⁵⁹⁾ ne tikai attīstot tūrismu un savienojamību ar portugāļu valodā runājošajām valstīm, bet arī nodarbinātības ziņā. Pirmkārt, saņēmējam ir būtiska sistēmiskā loma visā Portugāles teritorijā, jo tas atbalsta Portugāles tūrisma izaugsmi, kas ir viena no dalībvalsts svarīgākajām nozarēm, kura 2018. gadā veidoja 14,6 % no Portugāles iekšzemes kopprodukta ("IKP"). Šī nozare bija ārkārtīgi svarīga, lai Portugāles ekonomika atveseļotos no finanšu un valsts parāda krīzes pēc 2008. gada krīzes. Tūrisms nodrošina aptuveni 19 miljardus EUR Portugāles IKP, kas ir 8,7 % no 2019. gada IKP, un nekas neliecina par to, ka ekonomikas atveseļošanās pēc pandēmijas būtiski ietekmētu Portugāles IKP sastāvu un tūrisma ieguldījumu tajā. Otrkārt, ar aptuveni 10 000 darbinieku (2019. gadā) TAP SGPS ir viens no lielākajiem darba devējiem valstī un nodrošina vairāk nekā 110 000 netiešo darbvieta. Šie rādītāji liecina, ka iespējamai maksātnespējai, ko piedzīvotu TAP SGPS, ja nebūtu pārstrukturēšanas atbalsta, būtu būtiska negatīva plašāka ietekme uz visu Portugāles ekonomiku.

Trešo personu apsvērumos un secinājumos ietvertu apgalvojumu pārskatīšana

- (211) *Ryanair* apstrīd Komisijas sākotnējos konstatējumus lēmumā par procedūras sākšanu. *Ryanair* apgalvo, pirmkārt, ka nav pierādījumu par būtiska, grūti dublējama pakalpojuma pārtraukšanas risku. *Ryanair* uzskata, ka konkurenti, kas iesaistās, varētu dublēt TAP Air Portugal pakalpojumus. Precīzāk, *Ryanair* apgalvo, pirmkārt, ka tas varētu viegli aizstāt TAP Air Portugal tuvajos lidojumos, savukārt tālajos lidojumos no Lisabonas ir pietiekami daudz konkurentu, kas varētu pārsniegt TAP Air Portugal jaudu. Otrkārt, *Ryanair* apgalvo, ka TAP Air Portugal nav sistēmisks uzņēmums un, pat pieņemot, ka tas tā ir, lēmumā par procedūras sākšanu nav paskaidrots, vai TAP SGPS lieluma samazināšana un nesistēmisko vai zaudējumus nesošo darbību apturēšana nevarētu saglabāt sistēmiskās darbības.
- (212) *Ryanair* apgalvojumus lielā mērā atspēko, pirmkārt, citu trešo personu apgalvojumi un, otrkārt, Portugāles iesniegtā informācija (138.–141. apsvērums).
- (213) Komisijas sākotnējos konstatējumus lēmumā par procedūras sākšanu pārliecinoši atbalstīja trešās personas. No 39 personām, kas iesniedza atbildes uz aicinājumu iesniegt piezīmes saistībā ar lēmumu par procedūras sākšanu, 36 personas ir paidušas atbalstu Komisijas viedoklim par to, cik svarīgs ir TAP Air Portugal kā vissvarīgākais savienojamības nodrošinātājs starp Portugāli un pārējām portugāļu valodā runājošajām valstīm (jo īpaši Brazīliju, Angolu, Mozambiku un Santomi), kas turklāt nodrošina arī visas Eiropas savienojamību ar Portugāli un, izmantojot darbības centru Lisabonā, ar iepriekš minētajām valstīm. Visas ieinteresētās personas, izņemot divus tiešos konkurentus, atbalsta TAP SGPS pārstrukturēšanas atbalsta plānus un apstiprina TAP Air Portugal nozīmīgo lomu, jo īpaši Portugāles ekonomikā.
- (214) Pamatojoties uz tās rīcībā esošo informāciju, Komisija arī norāda, ka, lai gan daži no TAP Air Portugal maršrutiem varētu būt pievilcīgi konkurentam, nekas neliecina par to, ka kāds konkurents varētu pārņemt visus TAP SGPS pakalpojumus. Attiecīgi TAP SGPS izešana no tirgus, visticamāk, radītu nopietnas sociālas grūtības tā klientiem, darbiniekiem un piegādātājiem.
- (215) Komisija jo īpaši norāda, ka atšķirībā no konkurentiem TAP Air Portugal pašlaik ir nozīmīgs savienojamības nodrošinātājs pasažieriem, kuri ceļo uz portugāļu valodā runājošām valstīm un no tām. Kā jau minēts (4.2. iedaļa), šim uzņēmumam ir izšķiroša loma Portugāles un visas Eiropas savienošanā ar Brazīliju, Angolu, Mozambiku un Santomi. Lai gan pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā TAP Air Portugal pakalpojumus teorētiski varētu aizstāt vairāki operatori, šāda aizstāšana varētu būt tikai daļēja un būtiski pasliktinātu pakalpojumus, jo īpaši klientiem, kas atrodas Portugālē. Vienlaikus, samazinot TAP Air Portugal lielumu, ko pieprasa *Ryanair*, netiek ņemta vērā negatīvā plašāka ietekme, ko cita starpā rada būtiska Savienības iekšējo savienojumu skaita samazināšana TAP Air Portugal centra modelī, paļaujoties arī uz starpkontinentāliem maršrutiem, kuri varētu tikt neatgriezeniski apdraudēti vidējā termiņā ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ Saskaņā ar paziņojumu 2019. gadā TAP SGPS ieguldīja 3,3 miljardus EUR Portugāles IKP (kas veido 1,2 % no valsts kopējā IKP) un 300 miljonus EUR tiešo nodokļu un sociālo iemaksu veidā. TAP SGPS ieguldījums Portugāles eksportā ir gandrīz 2,6 miljardi EUR, savukārt to pakalpojumu un preču vērtība, ko TAP SGPS iegādājas no vairāk nekā 1 000 valsts piegādātāju, ir gandrīz 1,3 miljardi EUR.

⁽⁶⁰⁾ Šajā saistībā Komisijas novērtējums par ietekmi uz tāda konkurences pasākuma dzīvotspēju, kas izpaužas kā 18 laika nišu nodošana, nozīmē samazinājumu un ļauj atvērt trīs maršrutus, kas ietver trīs reusus Savienības iekšējos savienojumos starp punktiem. Tā rezultātā par [...] % samazinās TAP Air Portugal atdeve no izmantotā kapitāla un [...] parāda attiecība pret pašu kapitālu (3. tabula). Tādējādi novērtējums nozīmē, ka plašāks un nozīmīgāks peļņu nesošu maršrutu samazinājums Savienības iekšējos lidojumos, kas nodrošina savienojumu ar starpkontinentālajiem lidojumiem, varētu mazināt spēju saglabāt stāvokli tirgū bez piekļuves tirgus finansējumam, tādējādi līdz pārstrukturēšanas perioda beigām būtu vajadzīgs lielāks atbalsts.

- (216) Pārējās lielākās aviosabiedrības Portugālē (*Ryanair, easyJet*) nodrošina savienojamību tikai starp Portugāli un citām Savienības dalībvalstīm, un to uzņēmējdarbības modelis neietver tālus starpkontinentālos lidojumus. Citi lielākie ES gaisa pārvadātāji, kas piedāvā starpkontinentālos savienojumus no Lisabonas, izmanto zvaigznes tipa modeli. Tas nozīmē, ka tie nevis nodrošina tiešos lidojumus uz galamērķiem ārvalstīs no Lisabonas lidostas, bet gan pārvirza pasažierus no Portugāles uz centriem citās dalībvalstīs, piemēram, Orli/Roisī, Shipholā, Frankfurtē vai Minhenē, pirms to nogādāšanas minētajos galamērķos. Tas savukārt būtiski paildzinātu kopējo lidojumu ilgumu no Portugāles uz rietumu vai dienvidu galamērķiem.
- (217) Tādējādi saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta c) apakšpunktu saņēmēju var uzskatīt par tādu, kam ir sistēmiska loma gan kā darba devējam, gan kā daudzu citu Portugāles uzņēmumu ekonomikas ķēdes galvenajam elementam.
- (218) Tāpēc, ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka atbalsts veicina tādas saimnieciskās darbības attīstību, kas nodrošina gaisa pārvadājumu pakalpojumus, savienojot Portugāli, jo tas ļauj saglabāt būtisku pakalpojumu, ko konkurenti nevarētu dublēt pilnīgi vai lielā mērā īstermiņā un vidējā termiņā, neradot sociālas grūtības, kam varētu būt negatīva ietekme uz Portugāles ekonomiku kopumā pēc pašreizējās Covid-19 pandēmijas izraisītās krīzes (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) un c) apakšpunkts).

6.4.1.2. Pārstrukturēšanas plāns un ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošana, kas veicina saimnieciskās darbības vai tautsaimniecības jomas attīstību

- (219) Turklāt saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 46. punktu pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanai jābūt atkarīgai no tāda pārstrukturēšanas plāna īstenošanas, kas atjaunotu saņēmēja dzīvotspēju. To cēloņu novēršana, kas izraisīja saņēmēja grūtības, atvieglojot tā ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, ir nepieciešams nosacījums, lai pārstrukturēšanas atbalsts veicinātu tās (to) saimnieciskās(-o) darbības(-u) un tautsaimniecības jomu attīstību, kurās saņēmējs darbojas. Pārstrukturēšanas atbalsts sniedz atbalstu plašam pārstrukturēšanas plānam, kas aptver visas TAP SGPS un TAP Air Portugal darbības.
- (220) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 45.–48. punktu pārstrukturēšanas atbalsts jāpiešķir tikai, lai atbalstītu realizējamu, konsekvētu un vērienīgu pārstrukturēšanas plānu, kura pasākumi jāizstrādā tā, lai pieņemamā termiņā atjaunotu ilgtermiņa dzīvotspēju, izslēdzot jebkādu turpmāku atbalstu, kas pārsniedz atbalstu saņēmēja pārstrukturēšanas plānam. Pārstrukturēšanas plānā jāizklāsta, kā ierosinātie pārstrukturēšanas pasākumi novērsīs pamatā esošās saņēmēja problēmas.
- (221) Pārstrukturēšanas rezultāti ir jāpierāda dažādos scenārijos, jo īpaši, nosakot darbības parametrus un galvenos paredzamos riska faktoros. Pēc saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanas atdevei no ieguldītā kapitāla pēc izmaksu segšanas jābūt atbilstošai neatkarīgi no optimistiskiem pieņēmumiem par tādiem faktoriem kā cenu vai pieprasījuma izmaiņas. Ilgtermiņa dzīvotspēja ir sasniegta, ja uzņēmums spēj nodrošināt atbilstīgu plānoto peļņu no kapitāla pēc tam, kad tas ir sedzis visas savas izmaksas, tostarp nolietojuma un finansējuma izmaksas, un spēj konkurēt tirgū pats saviem spēkiem.
- (222) Šajā iedaļā Komisija vispirms novērtēs saņēmēja pārstrukturēšanas plāna pamatā esošo pieņēmumu ticamību un pēc tam pierādījumus par saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanu pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigās.

Finanšu prognožu pamatā esošo pieņēmumu novērtējums

- (223) Attiecībā uz ieņēmumu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību Komisija norāda, ka saņēmēja gaisa satiksmes atjaunošanās prognozes ir piesardzīgākas nekā IATA bāzes prognozes. Lai gan IATA prognozē, ka pasažieru skaits 2025. gadā būs 109 % no skaita 2019. gadā, saņēmējs pieņem, ka tikai [...] % no 2019. gada pasažieriem lidos 2025. gadā, kas ir pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigu gads (51. apsvērums). Turklāt saņēmējs pieņem, ka ienesīgums 2025. gadā būs nedaudz zemāks ([...] EUR centi) salīdzinājumā ar 2019. gadu ([...] EUR centi), savukārt slodzes koeficients 2025. gadā ir plānots par [...] procentpunktiem lielāks nekā 2019. gadā ([...] % salīdzinājumā ar [...]). Visbeidzot, saņēmēja ieņēmumi uz vienu ASK 2025. gadā ir zemāki nekā 2019. gadā ([...] EUR centi salīdzinājumā ar [...]) EUR centiem), kas liecina, ka saņēmējs jau ir spējis sasniegt līdzīgus ieņēmumu uz vienu ASK mērķus tieši pirms pārstrukturēšanas perioda sākuma. Tā kā saņēmēja satiksmes prognozes ir piesardzīgākas nekā IATA prognozes un ar ieņēmumiem saistītie galvenie darbības rādītāji atbilst saņēmēja vēsturiskajām vērtībām 2019. gadā, Komisija uzskata tā ieņēmumu prognozes par pamatotām.
- (224) Attiecībā uz izmaksu prognozēm Komisija norāda, ka saņēmēja rentabilitātes atjaunošana ir atkarīga no izmaksu, jo īpaši degvielas un darbaspēka izmaksu, samazinājuma, kā aprakstīts 2.4.3. iedaļā. Attiecībā uz degvielu prognozēs ir ņemta vērā jaunāku, degvielas patēriņa ziņā efektīvāku gaisa kuģu ekspluatācija, un to pamatā ir tirgus netiešās gaidas attiecībā uz degvielas cenām, kas iegūtas no *Bloomberg* datubāzes. Tā kā jauno gaisa kuģu piegādes grafiki jau ir apspriesti ar piegādātājiem, šādu gaisa kuģu degvielas patēriņš ir objektīvi un pārbaudāmi dati, tāpat kā gaidāmās degvielas cenas; tāpēc Komisija uzskata, ka degvielas izmaksu prognozes ir ticamas.
- (225) Attiecībā uz darbaspēka izmaksu prognozēm Komisija norāda, ka saņēmējs jau ir parakstījis nolīgumus ar visām savām arodbiedrībām līdz 2024. gadam (turpmāk "ārkārtas nolīgumi"), kas ir piemērojami visiem tā darbiniekiem. Ārkārtas nolīgumos ir paredzēta algu samazināšana, automātisku algu palielinājumu iesaldēšana un produktivitātes uzlabošana. Turklāt saņēmējs jau ir veicis 1 200 FTE samazinājumu, neatjaunojot darba līgumus uz noteiktu laiku, un sāka procesu, lai veiktu papildu 2 000 FTE samazinājumu, izmantojot gan brīvprātīgus pasākumus, gan atlaišanu. Saņēmējs ir arī sācis gatavoties sarunām par jauniem darba koplīgumiem, kas aizstās ārkārtas nolīgumus, un jau ir saņēmis vairāku arodbiedrību apņemšanos sasniegt pārstrukturēšanas plānā noteiktos mērķus 2025. gadam. Kopumā, ņemot vērā to, ka saņēmējs jau ir panācis sarunas par lielāko daļu pieņēmumu, kas ir darbaspēka izmaksu prognožu pamatā, Komisija uzskata, ka šīs prognozes ir ticamas.
- (226) Komisija uzskata, ka arī turpmāk minētie elementi veicina finanšu prognožu ticamību. Pirmkārt, saņēmējs jau ir apzinājis un sācis īstenot vairākus pasākumus, kuru mērķis ir samazināt izmaksas, kas nav saistītas ar darbaspēku un degvielu (35. apsvērums). Otrkārt, finanšu prognozes neietver saņēmēja plānoto ieņēmumu palielinājumu [...] miljonu EUR apmērā (no [...] miljoniem EUR) (2.4.1.4. iedaļa), kas rada papildu drošības rezervi. Treškārt, pārstrukturēšanas plāns ir vērsts uz aviācijas uzņēmējdarbību un paredz pārdot vai slēgt darbības, kuras nav pamatdarbības, piemēram, *M&E Brasil*, kas vēsturiski rada zaudējumus un ir veicinājis saņēmēja grūtības (2.4.1.1. iedaļa).
- (227) Lai novērtētu saņēmēja finanšu prognožu vispārējo pamatotību, Komisija ir salīdzinājusi saņēmēja sagaidāmo *EBIT* starpību (t. i., *EBIT*, dalīta ar ieņēmumiem) 2025. gadā ar to līdzinieku izlasi, par kuriem ir pieejamas akciju tirgus analītiķu prognozes tam pašam gadam⁽⁶¹⁾. Vidējā *EBIT* starpība minētajā izlasē ir 13,1 %, savukārt saņēmēja *EBIT* starpība ir [...] %. Tāpēc Komisija uzskata, ka saņēmēja rentabilitātes prognozes 2025. gadam atbilst tā vidējā līmeņa rentabilitātes prognozēm, kas sniedz papildu norādi par pārstrukturēšanas plāna pamatā esošo pieņēmumu ticamību.

Saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanas novērtējums

- (228) Konstatējusi finanšu prognožu pamatā esošo pieņēmumu ticamību, Komisija novērtēs, vai, pamatojoties uz šīm prognozēm, saņēmējs spēs atjaunot dzīvotspēju līdz 2025. gada beigām, proti, līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām. Konkrētāk, Komisija pārbaudīs, vai 2025. gadā saņēmējs plāno gūt pietiekamu atdevi no savas darbības un spēs konkurēt pats saviem spēkiem.

⁽⁶¹⁾ Izlasē ietilpst: *Lufthansa*, *IAG*, *SAS*, *Aegean* un *Finnair*, *Ryanair*, *easyJet* un *Wizz Air*.

- (229) Attiecībā uz saņēmēja spēju radīt pietiekamu atdevi no savām darbībām 2025. gadā parasti tiek salīdzināta atdevē no izmantotā kapitāla (ROCE) ⁽⁶²⁾ 2025. gadā ar vidējām svērtajām kapitāla izmaksām (WACC). Ja pirmā ir lielāka par otro, uzņēmuma darbības var radīt pietiekamu peļņu, lai segtu savas kapitāla izmaksas, kas liecina par šā uzņēmuma dzīvotspēju.
- (230) Saskaņā ar Portugāles sniegto informāciju saņēmēja ROCE, kuras aprēķins ir atkarīgs no finanšu prognozēm, ko Komisija 223.–227. apsvērumā ir novērtējusi kā ticamas, 2025. gadā būs [...] % (48. apsvērumā). Šī vērtība ir attiecība starp EBIT pirms nodokļu nomaksas un 2025. gadā izmantoto kapitālu. Tomēr, tā kā dzīvotspējas pārbaude ietver ROCE salīdzināšanu ar WACC, kas ir peļņas norma pēc nodokļu nomaksas, Komisija uzskata, ka ir piemērotāk aprēķināt ROCE, izmantojot EBIT pēc nodokļu nomaksas. Turklāt, lai izlīdzinātu bilances mainīgo lielumu ikgadējās svārstības, Komisija arī uzskata, ka ir pamatoti par 2025. gada ROCE saucēju izmantot 2024. un 2025. gadā vidējo izmantoto kapitālu, nevis 2025. gadā izmantoto kapitālu. Ar šīm divām izmaiņām Komisija iegūst ROCE [...] % apmērā.
- (231) ROCE [...] % apmērā ir lielāka nekā saņēmēja WACC, kas ir [...] %. Saskaņā ar standarta metodiku šādu WACC veido saņēmēja pašu kapitāla izmaksu vidējās svērtās izmaksas ([...] %) un parāda izmaksas ([...] %) ar svērumu, kas vienāds ar saņēmēja mērķa parāda attiecību pret parāda un pašu kapitāla attiecību ([...] %). Šie WACC komponenti ir pienācīgi pamatoti ar tirgus datiem un finanšu informāciju par saņēmēja līdziniekiem, kas iegūti no *Capital IQ* un *Reuters* (61. zemsvītras piezīme). Konkrētāk, pašu kapitāla izmaksu aprēķinā tiek pieņemts, ka bezriskā likme ir [...] %, kas ievērojami pārsniedz Vācijas desmit gadu valsts obligāciju pašreizējo negatīvo ienesīgumu, kapitāla vērtspapīru riska prēmiju 4,72 % apmērā un valsts riska prēmiju 1,95 % apmērā, kuras atbilst publiski pieejamiem etaloniem ⁽⁶³⁾, un beta vērtību [...] apmērā ⁽⁶⁴⁾. Šāds beta ir saņēmēja līdzinieku vidējais beta rādītājs 61. zemsvītras piezīmē, kas koriģēts, lai atainotu parāda attiecības pret pašu kapitālu un nodokļu likmju atšķirības atbilstoši standarta Hamada formulai. Pašu kapitāla izmaksās ir iekļauta arī neliela riska prēmija 1,75 % apmērā, ko aprēķinājuši *Duff & Phelps*. Attiecībā uz parāda izmaksām – tās ir saņēmēja neatmaksātā parāda pašreizējā ienesīguma vidējais rādītājs ([...] % pirms nodokļu nomaksas, [...] % pēc nodokļu nomaksas), kas ir piesardzīgs pieņēmums, jo ir gaidāms, ka plānošanas periodā saņēmēja parādsaistību un kredītpējas rādītāji uzlabosies. Tāpēc Komisija uzskata, ka 2025. gadā saņēmējs spēs atjaunot dzīvotspēju, pamatojoties uz pamatotām prognozēm, ka tā ROCE 2025. gadā būs augstāka nekā WACC.
- (232) Komisija arī norāda, ka prognozētā ROCE 2025. gadā ir augstāka nekā 61. zemsvītras piezīmē minēto līdzīgo aviosabiedrību 2019. gada ROCE mediāna ([...] %). Tā ir vēl viena norāde uz saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanu, jo šīs aviosabiedrības 2019. gadā spēja konkurēt tirgū pašas saviem spēkiem.
- (233) Saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanu apstiprina alternatīva pieeja, proti, atdeves no pašu kapitāla (ROE) un pašu kapitāla izmaksu salīdzinājums. Šāda pieeja ir vērsta uz peļņu, ko uzkrāj akcionāri, savukārt 230. apsvērumā minētā pieeja ir atkarīga no peļņas, kas gūta no uzņēmuma darbībām. No akcionāru viedokļa uzņēmums ir dzīvotspējīgs, ja tas rada lielāku ROE nekā pašu kapitāla izmaksas. Komisija norāda, ka to var apgalvot par saņēmēju 2025. gadā, jo paredzamā ROE ir [...] % un pašu kapitāla izmaksas ir [...] %.
- (234) Lai nodrošinātu dzīvotspējas atjaunošanas novērtējuma stabilitāti, Komisija ir apsvērusi alternatīvu pieeju WACC un pašu kapitāla izmaksu aprēķināšanai. Šajā pieejā izmanto saņēmēja paredzamo parāda attiecību pret pašu kapitālu 2025. gadā ([...]), nevis līdzinieku attiecību (1,5), lai koriģētu līdzinieku kopīgo sviras efekta atšķirību beta vērtību un aprēķinātu parāda un pašu kapitāla svērumu WACC formulā. Izmantojot šādu pieņēmumu, pašu kapitāla izmaksas palielinās no [...] % līdz [...] %, atainojot lielāku saņēmēja pašu kapitāla sviras efektu un attiecīgi riskantumu salīdzinājumā ar tā līdziniekiem. Turklāt WACC palielinās no [...] % līdz [...] %, ņemot vērā kompensējošo ietekmi, ko rada augstākas pašu kapitāla izmaksas un mazāka pašu kapitāla daļa saņēmēja kapitāla struktūrā. Kopumā, ņemot vērā, ka paredzamā ROCE (ROE) 2025. gadā ir [...] % ([...] %), Komisija secina, ka dzīvotspējas atjaunošanas pārbaudes ir izpildītas pat saskaņā ar šādu alternatīvu pieeju WACC un pašu kapitāla izmaksu aprēķināšanai.

⁽⁶²⁾ ROCE t gadā definē kā EBIT pēc nodokļu nomaksas t gadā, kas dalīta ar vidējo izmantoto kapitālu t un t-1 gadā.

⁽⁶³⁾ Pašu kapitāls un valsts riska prēmijas ir pieejamas profesora Damodarana tīmekļa vietnē (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Pašu kapitāla izmaksas aprēķina kā summu, ko veido bezriskā likme, valsts riska prēmija, maza riska prēmija, kā arī beta un pašu kapitāla riska prēmijas rezultāts.

- (235) Attiecībā uz saņēmēja spēju konkurēt pašam saviem spēkiem 2025. gada beigās, proti, pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigās, Komisija paredz, ka saņēmējs līdz 2025. gadam, t. i., trīs gadus pēc pēdējā pašu kapitāla atbalsta, atjaunos pilnīgu piekļuvi kapitāla tirgiem bez valsts līdzfinansējuma. Šī palāvēība ir atkarīga no šādiem argumentiem. Pirmkārt, finanšu prognozes liecina par neto ienākumu pieaugumu plānošanas periodā, veicinot pozitīvu pašu kapitālu [...] miljonu EUR apmērā 2025. gadā. Šī vērtība ir lielāka nekā TAP Air Portugal pašu kapitāla summa [...] miljonu EUR apmērā 2019. gadā, kad saņēmējs ar tirgus nosacījumiem varēja piesaistīt ilgtermiņa finansējumu [...] miljonu EUR apmērā (23. apsvērums) ⁽⁶⁵⁾. Otrkārt, saņēmējs prognozē, ka neto parāda attiecība pret EBITDA būs [...]. Šāda attiecība ir [...] lielāka nekā 3,5 robežvērtība, kas ir augšējā robežvērtība, kura atbilst ieguldījumu kategorijas reitingam un tādējādi nodrošina vieglāku piekļuvi kapitāla tirgiem saskaņā ar tirgus praksi. Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka saņēmējs līdz 2025. gadam spēs konkurēt pats saviem spēkiem bez papildu glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta.
- (236) Kā papildu pierādījumu tam, ka saņēmējs spēj piekļūt kapitāla tirgiem bez valsts atbalsta un tādējādi turpmāk konkurēt pats saviem spēkiem, Komisija daudzsoļi norāda, ka saņēmējs jau ir nodrošinājis gaisa kuģu nomas līgumus [...] miljonu EUR apmērā un jau ir vienojies par daļēji ne valsts garantētu aizdevumu no [...], kas paziņoja, ka ir ļoti pārliecināts par turpmāko finansējuma vajadzību pozitīvu segšanu līdz [...] EUR apmērā, ja būtu jāpalielina likviditāte. Abi šie elementi jau norāda uz saņēmēja spēju atjaunot pilnīgu piekļuvi kapitāla tirgiem un liecina par to, ka tirgus tic dzīvotspējas atjaunošanai pēc pārstrukturēšanas atbalsta piešķiršanas.
- (237) Papildus pamatscenārijam Portugāle iesniedza jutīguma analīzi un apsvēra dažādus nelabvēlīgus scenārijus (52. un 53. apsvērums). Iepriekš minēto analīzi veido finanšu prognožu atjauninājums, kas salīdzināts ar paziņoto 2021. gada jūnija plānu, ņemot vērā gaisa satiksmes prognožu uzlabošanos, kā arī degvielas cenu pieaugumu un pieaugošās inflācijas gaidas. Nelabvēlīgo scenāriju pamatā ir paziņotais 2021. gada jūnija plāns, un tos veido augstāku degvielas cenu ([...] % pieaugums), zemāka ienesīguma ([...] % samazinājums) un to apvienojuma simulēšana. Komisija uzskata, ka šī jutīguma analīze un nelabvēlīgie scenāriji ir pamatoti, jo tie simulē negatīvo izmaiņu ietekmi uz aviosabiedrību rentabilitāti.
- (238) Komisija norāda, ka, lai gan šiem nelabvēlīgajiem scenārijiem ir negatīva ietekme uz saņēmēja rentabilitāti un kredīspēju, tie neapdraud tā dzīvotspējas atjaunošanu līdz 2025. gadam. Scenārijā, kurā degvielas cena ir par [...] % augstāka, bet ienesīgums par [...] % zemāks (52. apsvērums), saņēmējs radītu pozitīvu EBIT [...] un sasniegtu EBIT [...] miljonu EUR apmērā, nevis [...] miljonus EUR. Nelabvēlīgajā scenārijā ar atjauninātām finanšu prognozēm (53. apsvērums) ROCE 2025. gadā [...], savukārt ROE samazinās no [...] % līdz [...] %. Šie rādītāji aizvien liecina par vērā ņemamu rentabilitāti un pārsniedz dzīvotspējas robežvērtības, pat pieņemot piesardzīgāko WACC ([...] %) un pašu kapitāla izmaksu ([...] %) konfigurāciju. Saņēmēja spēja piekļūt kapitāla tirgiem un konkurēt pašam saviem spēkiem 2025. gadā netiku apdraudēta, jo pašu kapitāls aizvien būtu pozitīvs ([...] miljoni EUR) un neto parāda attiecība pret EBITA nepārsniegtu [...], sasniedzot [...].

Secinājums par saimniecisko darbību un tautsaimniecības jomu attīstības veicināšanu

- (239) Visbeidzot, Komisija uzskata saņēmēja pārstrukturēšanas plānu par realizējamu, konsekventu un ticamu. Tas ir piemērots, lai atjaunotu saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspēju, saprātīgā laikposmā nepaļaujoties uz turpmāku valsts atbalstu. Tāpēc pārstrukturēšanas atbalsts atbilst prasībām, kas paredzētas Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 44. punkta b) un c) apakšpunktā un 46. punktā, sekmējot saimnieciskās darbības attīstību tādu gaisa pārvadājumu pakalpojumu jomā, kas savieno Portugāli, kā noteikts LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktā.

6.4.2. Atbalsta pozitīvā ietekme uz tautsaimniecības jomām atsver negatīvo ietekmi uz tirdzniecību un konkurenci

- (240) Lai izvērtētu, vai atbalsts pārlieku neietekmē konkurenci un tirdzniecības apstākļus, ir jāpārbauda atbalsta nepieciešamība, piemērotība un samērīgums, kā arī tas, vai ir nodrošināta pārredzamība. Ir arī jāpārbauda atbalsta ietekme uz konkurenci un tirdzniecību un jāizvērtē tā pozitīvā ietekme uz saimniecisko darbību un tautsaimniecības jomu attīstību, kā arī cita pozitīvā ietekme salīdzinājumā ar atbalsta negatīvo ietekmi uz iekšējo tirgu.

⁽⁶⁵⁾ Avots: TAP Air Portugal 2019. gada ziņojums, 53. lpp.

6.4.2.1. Nepieciešamība

- (241) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 53. punktu dalībvalstīm, kuras plāno piešķirt pārstrukturēšanas atbalstu, ir jāiesniedz salīdzinājums ar ticamu alternatīvu scenāriju, kas neietver valsts atbalstu, pierādot, ka Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 3.1.1. iedaļā minēto saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstība, ko plānots panākt ar atbalstu, netiks sasniegta vai tiks sasniegta mazākā mērā.
- (242) Pārstrukturēšanas atbalsta mērķis ir nepieļaut TAP SGPS darbības pārtraukšanu un tādējādi novērst tirgus nepilnības un sociālās grūtības, kas traucētu attīstīt tādu gaisa pārvadājumu pakalpojumus, kuri savieno Portugāli. Šis mērķis tiek sasniegts, īstenojot pārstrukturēšanas plānu, ko daļēji finansē ar pārstrukturēšanas atbalstu. Pārstrukturēšanas plāns liecina, ka ir jārisina gan saņēmēja likviditātes, gan maksāspējas jautājumi, lai atrisinātu tā finanšu problēmas. Īstermiņā TAP SGPS nespēj nodrošināt būtisku gaisa pārvadājumu pakalpojumu nepārtrauktību, izpildīt finanšu saistības vai piekļūt finanšu tirgiem. Ilgtermiņā, ņemot vērā lielo negatīvo pašu kapitālu [...] miljardu EUR apmērā, kas turpināsies ilgāku laiku, TAP SGPS arī nespēj izpildīt savas finanšu saistības. Tādēļ pārstrukturēšanas atbalsts ir nepieciešams, lai sekmīgi pabeigtu pārstrukturēšanas plāna īstenošanu nolūkā veicināt tādu gaisa pārvadājumu pakalpojumu attīstību, kas savieno Portugāli.

6.4.2.2. Piemērotība

- (243) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta c) apakšpunktu un 54. punktu Komisija neuzskata pārstrukturēšanas atbalstu par saderīgu ar iekšējo tirgu, ja to pašu mērķi var sasniegt ar citiem mazāk kropļojošiem pasākumiem. Pārstrukturēšanas atbalstam ir jābūt pienācīgi atlīdzinātam un jāatbilst nosacījumiem, kas paredzēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 58. punktā, lai izvēlētie instrumenti būtu piemēroti maksāspējas vai likviditātes problēmai, kuru ar tiem paredzēts risināt.
- (244) Konkurenti apstrīdēja Komisijas sākotnējo konstatējumu lēmumā par procedūras sākšanu, ka pārstrukturēšanas atbalsts bija piemērots. *Ryanair* apgalvo, ka atbalsts nav piemērots, jo lēmumā par procedūras sākšanu nav norādīts vai salīdzināts atbalsts ar citām iespējām, kas ietver vai neietver valsts atbalstu. *EAA* apgalvo, ka atbalsts, ko galvenokārt veido pašu kapitāla iepludināšana, nav piemērots un pārsniedz nepieciešamo, jo valsts garantija (bez pašu kapitāla pasākumiem) būtu pietiekama, lai atvieglotu piekļuvi kapitāla tirgiem un tādējādi atjaunotu TAP likviditāti un maksāspēju. *EAA* apgalvojums nav pamatots ar pierādījumiem, savukārt *Ryanair* neņem vērā pašreizējo situāciju, par ko liecina nepietiekama piekļuve kapitāla tirgiem, lai izvēlētos ieguldītāju, kurš vēlas un spēj nodrošināt pašu kapitālu vai ilgtermiņa finansējumu. Savukārt sarunas ar [...], kas nodrošina gan tūlītēju, gan iespējamu finansējumu, apstiprina TAP SGPS/TAP Air Portugal pašreizējo nespēju piesaistīt kapitālu plašā mērogā ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Turklāt Komisija uzskata, ka pārstrukturēšanas atbalsts TAP SGPS 2,55 miljardu EUR apmērā ir piemērots šādu iemeslu dēļ. Pirmkārt, TAP SGPS 2019. gadā bija grūtībās nonācis uzņēmums ar negatīvu pašu kapitālu ([...] miljoni EUR). 2020. gadā tas cieta zaudējumus [...] miljardu EUR apmērā un paredz pozitīvus neto ienākumus [...]. Bez pārstrukturēšanas atbalsta saņēmējs nevarētu veidot pietiekamu pašu kapitālu, lai kompensētu aptuveni [...] miljardus EUR [...], bez kuriem TAP SGPS vai TAP Air Portugal, visticamāk, nevarētu piesaistīt būtiskus ilgtermiņa parāda vai ieguldījumu līdzekļus kapitāla tirgos. Šajā saistībā Komisija arī norāda, ka 2025. gadā saņēmējs paredz pašu kapitālu [...] miljonu EUR apmērā, kas nav pārmērīgs pašu kapitāls salīdzinājumā ar paredzamo neto parādu [...] miljardu EUR apmērā. Otrkārt, likviditātes prognozes liecina, ka bez pārstrukturēšanas atbalsta saņēmēja naudas pozīcija 2021. gadā būtu negatīva aptuveni [...] miljardu EUR apmērā, 2022. gadā – [...] miljardu EUR apmērā un 2023. gadā – [...] miljardu EUR apmērā. Šo divu iemeslu dēļ Komisija secina, ka piešķirtā pārstrukturēšanas atbalsta apjoms un veids, galvenokārt izmantojot pašu kapitāla pasākumus, ir piemērotākais, lai novērstu TAP SGPS maksāspējas un likviditātes problēmas.
- (246) Attiecībā uz atlīdzību par valsts atbalstu Komisija norāda, ka Portugāles valsts intervences struktūra ir tāda, ka tai piederēs 100 % TAP Air Portugal akciju kapitāla. Komisija uzskata, ka šā akciju kapitāla vērtība, ko Portugāle var īstenot ar pārdošanu, ir atlīdzība par valsts atbalstu. Lai noteiktu šādas atlīdzības apmēru, Komisija ir veikusi TAP Air Portugal pašu kapitāla novērtējumu (229. apsvērums), pamatojoties uz finanšu prognozēm paziņotajā pārstrukturēšanas plānā un standarta vērtēšanas metodēm, t. i., diskontētās naudas plūsmas un reizināšanas metodi.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) Lai aplēstu *TAP Air Portugal* pašu kapitāla vērtību, Komisija vispirms aplēsa kopējo uzņēmuma vērtību. Šajā nolūkā tā ir diskontējusi brīvās naudas plūsmas uz uzņēmumu (*FCFF*) plānošanas periodā, kā arī galīgo vērtību, izmantojot 230. apsvērumā minēto WACC kā diskonta likmi. Lai aprēķinātu galīgo vērtību, Komisija izmantoja divas pieejas. Pirmā ir Gordona izaugsmes pieeja, kas paredz pastāvīgu uzņēmuma brīvo naudas plūsmu uz uzņēmumu pieauguma tempu, sākot no plāna pēdējā gada. Otrā ir reizināšanas metode, saskaņā ar kuru uzņēmuma vērtība ir vienāda ar tā peļņas reizinājumu. Komisija uzskatīja *EBITDA* par attiecīgo peļņas rādītāju saskaņā ar tirgus praksi un ir ieguvusi (uz nākotni vērstu) uzņēmuma vērtību attiecībā pret līdzīgu aviosabiedrību *EBITDA* reizinājumu (61. zemsvītras piezīme). Aplēšusi *TAP Air Portugal* kopējo uzņēmuma vērtību, Komisija aprēķina tā pašu kapitāla vērtību, atņemot neto parādu.
- (248) Komisijas aplēses liecina, ka *TAP Air Portugal* pašu kapitāla vērtība plānošanas periodā pieaug, proti, no [...]–[...] miljoniem EUR 2022. gadā līdz [...] miljoniem EUR 2025. gadā ⁽⁶⁷⁾. Komisija uzskata, ka pašlaik ir pamatoti cerēt uz atlīdzību, ko Portugāle varētu gūt par valsts atbalstu, pārdodot savu daļu *TAP Air Portugal*.
- (249) No tā var secināt, ka pārstrukturēšanas atbalsta veids ir atbilstošs un pietiekami atlīdzināts.

6.4.2.3. Atbalsta samērīgums: pašu ieguldījums un sloga sadale

- (250) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta e) apakšpunktu atbalsts nedrīkst pārsniegt minimālo summu, kas nepieciešama, lai sasniegtu pārstrukturēšanas atbalsta mērķi. Pārstrukturēšanas atbalsta apjoms un intensitāte jāierobežo līdz stingram minimumam, kas nepieciešams, lai veiktu pārstrukturēšanu, ņemot vērā saņēmēja, tā akcionāru vai uzņēmumu grupas, kurā tas ietilpst, esošos finanšu resursus (Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 61. punkts). Jo īpaši ir jānodrošina pietiekams pašu ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās un, ja valsts atbalsts tiek sniegts veidā, kas uzlabo saņēmēja pašu kapitāla stāvokli, – sloga sadale. Novērtējot šīs prasības, tiks ņemts vērā viss iepriekš piešķirtais glābšanas atbalsts.
- (251) Saņēmēja pašu ieguldījumam pārstrukturēšanas plānā jābūt reālam un faktiskam, un tam parasti jābūt salīdzināmam ar piešķirto atbalstu, ņemot vērā ietekmi uz saņēmēja maksāspēju vai likviditāti. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punktu Komisijai jānovērtē, vai dažādie pašu ieguldījuma avoti ir faktiski un bez atbalsta. Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktu Komisija parasti uzskata, ka pašu ieguldījums ir pietiekams, ja tas veido vairāk nekā 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām.
- (252) Komisijai jāpārbauda, vai dažādie plāna finansējuma avoti, kas aprakstīti 43.–45. apsvērumā, nav saistīti ar atbalstu un ir reāli, kas nozīmē, ka tie ir pietiekami droši, lai tos varētu izmantot pārstrukturēšanas plāna īstenošanas gaitā, neņemot vērā gaidāmo peļņu nākotnē. Valsts kā *TAP SGPS* un *TAP Air Portugal* akcionāra ieguldījums nav atbrīvots no atbalsta, un to nevar ņemt vērā novērtējumā.
- (253) Darbaspēka pārstrukturēšanas kompensācijas [...] miljonu EUR apmērā, no kurām [...] miljoni EUR jau izmaksāti 2021. gadā (43. apsvēruma a) apakšpunkts), attiecas uz izmaksām, kas ir saistītas ar pārstrukturēšanas plānā paredzēto darbinieku skaita samazināšanu. Šādas izmaksas ir tūlītējas, ņemot vērā to, ka *TAP Air Portugal* jau ir izbeidzis darba līgumus kā daļu no darba tiesību apmēra samazināšanas un pārstrukturēšanas, kas veikta no 2020. gada aprīļa, un ir nelielas attiecībā pret ieņēmumiem, kas jau iekasēti līdz 2021. gada decembrim. Portugāle ir paziņojusi, ka kopējā kompensāciju summa saistībā ar darba līgumu izbeigšanu pārstrukturēšanas dēļ ir [...] miljoni EUR, no kuriem minēto summu tieši sedz *TAP Air Portugal* ar pamatdarbības naudas plūsmu, savukārt [...] miljonus EUR faktiski finansēs valsts, izmantojot glābšanas atbalsta aizdevuma līdzekļus. Tādējādi to darbaspēka pārstrukturēšanas kompensāciju daļu, ko nefinansē no valsts atbalsta – ne no pašu kapitāla, ne no valsts garantētā aizdevuma –, var uzskatīt par saņēmēja paša ieguldījumu šajās izmaksās un par reālu, t. i., faktisku Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 63. punkta nozīmē.

⁽⁶⁷⁾ Lai aprēķinātu galīgo vērtību, izmantojot Gordona izaugsmes modeli, Komisija pieņem, ka pieauguma temps būs 1,5 %, pastāvīgais ieguldījums būs vienāds ar nolietojumu 2025. gadā, pastāvīgā *EBIT* būs vienāda ar *EBIT* 2025. gadā un neto apgrozāmais kapitāls nemainīsies. Attiecībā uz reizināšanas metodi Komisija ieguva vidējās uzņēmuma vērtības un (uz nākotni vērstās) *EBITDA* attiecību 4,16, izmantojot *Capital IQ* datus par saņēmējam līdzīgām aviosabiedrībām. "Uz nākotni vērstā" nozīmē akciju tirgus analītiķa *EBITDA* prognozi 2025. gadam.

- (254) Līdzīgi ar atsavināšanu saistīto neparedzēto izdevumu samaksa [...] miljonu EUR apmērā (43. apsvērums f) punkts) attiecas uz neparedzētiem izdevumiem (jo īpaši [...] % [...], [...] %, [...] % [...]), ko saistībā ar atsavināšanu, pārdodot šo aktīvu, maksās uzņēmums TAP SGPS, un tos nenodos pircējam. Tie veido iepriekš noteiktu riska darījumu summu, ko saņēmējs uzņemsies no saviem līdzekļiem par summu, kas ir pieejama no tā tūlītējiem un saviem daudz lielākajiem ieņēmumiem 2022. gadā, nevis no valsts atbalsta. Tāpēc Komisija uzskata, ka tos var iekļaut arī kā pašu ieguldījumu un ka tie ir reāli un faktiski, ņemot vērā pārstrukturēšanas plānā noteikto apņemšanos atsavināt šo aktīvu 2022. gadā (29. apsvērums).
- (255) Attiecībā uz trešo personu ieguldījumu vai izmaksu efektivitātes pasākumiem par kopējo summu [...] miljoni EUR (43. apsvērums) Komisija norāda, ka pastāvīgie izmaksu samazinājumi, ko sedz vai dara iespējamus ārējie piegādātāji vai klienti kopā ar saņēmēju, var būt reāli un faktiski pašu ieguldījuma avoti, ja to pamatā ir saistoši nolīgumi un tie ir efektīvi un neatgriezeniski. Jo īpaši izmaksu samazinājumiem, ko sedz ieinteresētās personas saistībā ar šāda veida izmaksu ietaupījumiem, jābūt efektīviem, noturīgiem un neatgriezeniskiem līdz reālam un faktiskam pašu ieguldījuma avotam⁽⁶⁸⁾. Komisija jau ir apsvērusi to, ka līgumsaistību samazinājums, kas noteikts pārskatītajos nolīgumos ar piegādātājiem un iznomātājiem, ir reāls pašu ieguldījuma avots: salīdzinājumā ar sākotnējo nolīgumu noteikumiem tie atbrīvo līdzekļus, kas ir pieejami pārstrukturēšanas izmaksu finansēšanai un kas pretējā gadījumā būtu jāizlieto attiecīgo kreditoru parādu atmaksāšanai⁽⁶⁹⁾. Tas pats attiecas uz piegādātājiem un pircējiem, kas stingri pilda apņemšanos vai groza savu līgumu noteikumus, atbrīvojot līdzekļus no saņēmēja⁽⁷⁰⁾.
- (256) Ņemot vērā to, ka vairāk nekā [...] TAP Air Portugal pārskatītie līgumi ir pamatoti ar juridiski saistošiem aktiem, no kuriem [...] miljonus EUR veido jau īstenotie līgumi un [...] miljonus EUR veido līgumi, par kuriem jau ir uzņemtas saistības, šos darbības pārstrukturēšanas pasākumus var uzskatīt par reāliem un faktiskiem ieguldījumiem. Patiešām, ar šādiem pasākumiem TAP SGPS pārstrukturēšanas izmaksu finanšu slogs tiek dalīts ar piegādātājiem, kuriem citādi būtu tiesības uz lielākiem kreditoru parādiem par pozitīviem darbības rezultātiem.
- (257) Tāpat ieguldījumi, kas saistīti ar aktīvu izmantošanas pakāpenisku izbeigšanu un pārskatītiem līgumiem ar oriģinālā aprīkojuma ražotājiem (jo īpaši [...]) par summu līdz [...] miljoniem EUR (43. apsvērums d) punkts), ir ieņēmumi no aktīvu pārdošanas, proti, [...] ([...]), [...]. Tā kā šie pasākumi ir naudas ieņēmumi un saņēmēja ieguldījumi no pašu līdzekļiem, kas rodas no aprīkojuma vai aktīvu pircējiem, tos var uzskatīt par reāliem līdzekļiem, kas ieguldīti pārstrukturēšanā. Turklāt šādus ieguldījumus var uzskatīt par faktiskiem, ņemot vērā, ka tie jau ir īstenoti ar līgumiem, kas parakstīti ar saņēmēja partneriem. Tāda pati argumentācija attiecas uz finansējumu, kas iegūts, lai nomātu jaunas lidmašīnas līdz [...] miljonu EUR apmērā (43. apsvērums c) apakšpunkts), ņemot vērā Portugāles iesniegtos pierādījumus par deviņu gaisa kuģu un divu dzinēju finansēšanas saistībām, kas parakstītas saskaņā ar pārstrukturēšanas plānu.
- (258) Attiecībā uz daļējām valsts garantijām, kas sniegtas saistībā ar pārstrukturēšanu, Komisija ir apsvērusi, ka atlikusī riska daļa, ko uzņemas tirgus dalībnieki, ir derīgs un reāls ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās⁽⁷¹⁾. Tādējādi finansējuma daļu ([...] %) no [...] miljoniem EUR, ko valsts negarantē, proti, [...] miljonus EUR (43. apsvērums e) apakšpunkts), var uzskatīt par reālu un faktisku tirgus aizdevēja ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksās. Tāpat arī jaunais finansējums, par kuru panākta vienošanās ar privātu finanšu iestādi ([...]) par summu līdz [...] miljoniem EUR, ir reāls un faktiskis ieguldījums, ko var izmantot [...] un turpmāk un kas atkarīgs no likviditātes vajadzībām, kuras pārsniedz pamatdarbības naudas plūsmas (43. apsvērums e) punkts).

⁽⁶⁸⁾ Komisijas 2021. gada 30. aprīļa lēmums lietā SA.58101 (2020/C) un SA.62043 (2021/N) – Portugāle – Glābšanas un pārstrukturēšanas atbalsts SATA Group (OV C 223, 11.6.2021., 37. lpp.), 72. apsvērums; Komisijas 2021. gada 26. jūlija lēmums lietā SA.63203 (2021/N) – Vācija – Pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam Condor (vēl nav publicēts), 132. apsvērums c) apakšpunkts; Komisijas 2016. gada 12. maija lēmums lietā SA.40419 (2015/NN) – Pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam Polzela (OV C 258, 15.7.2016., 3. lpp.), 119. apsvērums.

⁽⁶⁹⁾ Komisijas 2015. gada 8. jūnija lēmums par valsts atbalstu, ko Slovēnija plāno īstenot Cimos Group labā (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (OV L 59, 4.3.2016., 168. lpp.), 80. apsvērums.

⁽⁷⁰⁾ Komisijas 2018. gada 20. augusta lēmums lietā SA.51408 (2018/N) – Atbalsts uzņēmumam Terramass B.V. (OV C 406, 19.11.2018., 10. lpp.), 22. un 71. apsvērums.

⁽⁷¹⁾ Komisijas 2021. gada 27. augusta lēmums lietā SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (OV C 450, 5.11.2021., 2. lpp.), 18. un 71. apsvērums.

- (259) Attiecībā uz obligācijām un sindicētajiem aizdevumiem, kuru kopējā summa ir [...] EUR, kā minēts 43. apsvēruma g) apakšpunktā, atlikšana sniedz labumu, atliekot maksājumus, kas bija jāveic un kas citādi būtu izpildāmi. Attiecībā uz saskaņotām pārstrukturēšanas darbībām ar parāda atlikšanu, saglabājot pienākumu atmaksāt parāda pamatsummu, Komisija pretēji Portugāles iestāžu sākotnējam apgalvojumam uzskata, ka ieguldījums pārstrukturēšanas izmaksās ir mazāks nekā atliktā nominālā summa un to veido apstiprinātās maksājumu grafika pārskatīšanas neto pašreizējā vērtība ⁽⁷²⁾. Maksājumu atlikšana nozīmē, ka reālā ieguldījuma kopējā vērtība ir [...] miljoni EUR. Summa ir aplēsta, aprēķinot neto pašreizējās vērtības starpību starp atmaksu termiņa beigās un tūlītēju atmaksu, ko veic, atsakoties no līguma noteikumu piemērošanas, šai starpībai tiekot diskontētai pēc tirgus procentu likmes ([...]) [...]: [...] miljoni EUR [...], [...] miljoni EUR [...], [...] miljoni EUR [...].
- (260) Ņemot vērā iepriekš minēto, kopējā summa, ko var uzskatīt par saņēmēja reālu un faktisku ieguldījumu, ir [...] miljoni EUR, kas atbilst [...] % no pārstrukturēšanas izmaksām. No tiem [...] miljoni EUR ir no jauna finansējuma ar tirgus nosacījumiem, ko nodrošina ieņēmumi no [...] pārdošanas, finanšu noma, kas attiecas uz [...] gaisa kuģiem un dzinējiem, un jauns finansējums no [...] (43. apsvērums). Pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā šīs summas var palielināties ar ieņēmumiem no [...], taču to summu tomēr nevar pietiekami precīzi aplēst un noteikt, lai to uzskatītu par saņēmēja faktisko pašu ieguldījumu pārstrukturēšanas izmaksās.
- (261) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 64. punktu Komisija var pieņemt ieguldījumu, kas nesasniedz 50 % no pārstrukturēšanas izmaksām, tikai ārkārtas apstākļos un īpašu grūtību gadījumā, ja minētā ieguldījuma summa aizvien ir būtiska.
- (262) Pašreizējos apstākļos pēc Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma Komisija uzskata, ka atkarībā no konkrētā gadījuma var būt pamatoti, ka pašu ieguldījumi nepārsniedz 50 % robežvērtību no pārstrukturēšanas izmaksām, ja vien tie aizvien ir būtiski un ietver jaunu papildu finansējumu ar tirgus nosacījumiem ⁽⁷³⁾. Lai norādītu līmeni, ko Komisija uzskatītu par piemērotu šajā gadījumā, Komisija savā lietu praksē ir norādījusi, ka pašu ieguldījums 24 % apmērā no pārstrukturēšanas izmaksām var būt būtisks un ka tādējādi pārstrukturēšanas atbalsts 76 % apmērā no pārstrukturēšanas izmaksām var būt samērīgs ⁽⁷⁴⁾.
- (263) Komisija uzskata, ka Portugāle ir pierādījusi, ka pastāv ārkārtas apstākļi. Konkrētāk, Komisija atzīst, ka Covid-19 pandēmija un tās ierobežošanai veiktie pasākumi ir radījuši ārkārtas apstākļus saņēmējam saistībā ar nopietniem tautsaimniecības traucējumiem LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunkta nozīmē, kas nekavējoties ietekmē mobilitātes un gaisa transporta nozari un saņēmēja spēju piesaistīt tirgus finansējumu. Tā kā pašu ieguldījums ir [...] % no pārstrukturēšanas izmaksām un puse no tā ir nodrošināta kā jauns finansējums, Komisija secina, ka šajā gadījumā ir pieņemama ieguldījuma summa, kas ir mazāka par 50 %.
- (264) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 65.–67. punktu valsts atbalsts, ko sniedz tādā veidā, kas uzlabo saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, var aizsargāt akcionārus un subordinētos kreditorus no sekām, ko rada viņu izvēle ieguldīt saņēmējā, tādējādi radot bezrūpīgas rīcības risku un nelabvēlīgi ietekmējot tirgus disciplīnu. Attiecīgi atbalsts zaudējumu segšanai būtu jāpiešķir tikai ar noteikumiem, kas paredz atbilstīgu sloga sadali starp esošajiem ieguldītājiem, un valsts iejaukšanās pasākumam būtu jānotiek pēc tam, kad zaudējumi ir pilnībā uzskaitīti un attiecināti uz esošajiem akcionāriem un subordinētajiem parāda turētājiem. Atbilstīga sloga sadale cita starpā nozīmē, ka valsts atbalsts, kas uzlabo saņēmēja pašu kapitāla pozīciju, jāpiešķir ar noteikumiem, kuri valstij nodrošina samērīgu daļu no saņēmēja vērtības turpmākā pieauguma, ievērojot valsts ieguldītā pašu kapitāla summu attiecībā pret uzņēmuma pašu kapitālu, kas paliek pēc zaudējumu ņemšanas vērā.

⁽⁷²⁾ Komisijas 2014. gada 9. jūlija lēmums lietā SA.38324 (2014/N) – Spānija – Pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam *Aletris* (OV C 418, 21.11.2014., 6. lpp.), 82. apsvērums.

⁽⁷³⁾ Pagaidu regulējums ar grozījumiem, 3. un 14.a punkts.

⁽⁷⁴⁾ Komisijas 2007. gada 24. aprīļa lēmums par atbalstu, ko Beļģija piešķirusi par labu *Inter Ferry Boats* (C 46/05 (ex NN 9/04 un ex N 55/05)) (OV L 225, 27.8.2009., 1. lpp.), 348.–350. apsvērums. Minētajā gadījumā Komisija piemēroja 1999. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes, kurās bija noteikts, ka pašu ieguldījumam jābūt būtiskam, nenosakot minimālo piemērošanas robežvērtību, kas 2004. gada Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs bija noteikta 50 % apmērā.

- (265) Šajā ziņā, lai gan pārstrukturēšanas atbalstu galvenokārt veido parāda instrumentu iepludināšana vai pārvēršana pašu kapitālā, Portugāles valsts kā akcionārs īstenoja kopīgu kontroli pār saņēmēju pirms glābšanas atbalsta piešķiršanas un tagad tai pieder kontrolpakete gan attiecībā uz saņēmēju, gan *TAP Air Portugal* (8.–12. apsvērums). No tā var secināt, ka Portugāles valsts ir cieši saistīta ar 19.–22. apsvērumā aprakstītajām stratēģiskajām un finansiālajām izvēlēm, kuru dēļ saņēmējs kļuva par grūtībās nonākušu uzņēmumu. Attiecīgi, lai novērstu bezrūpīgas rīcības risku, atbilstīgi sadalot slogu, ir lietderīgi atzīmēt, ka valsts kā pārstrukturēšanas atbalsta sniedzējas iekļaušanās novērs finanšu nelīdzsvarotības un zaudējumu situāciju, ar kuru valsts bija saistīta kā akcionāre ar kopīgu kontroli pār saņēmēju. Kā norādījusi Portugāle, *TAP SGPS* [...] (45. apsvērums).
- (266) No tā var secināt, ka saņēmēja esošie akcionāri, tostarp Portugāles valsts, atbilstīgi dala pārstrukturēšanas slogu, jo praksē to pašreizējo daļu vērtība tiks samazināta līdz nullei, absorbējot zaudējumus. Turklāt *TAP SGPS* pakāpeniski atsavinās savus darbojošos meitasuzņēmumus *Cateringpor*, *Groundforce*, *M&E Brazil*, atbrīvojot to no komercdarbības. Tādējādi pārstrukturēšanas atbalsts valsts pašu kapitāla veidā tiks piešķirts ar noteikumiem, kas valstij nodrošinās visus turpmākos ieguvumus no saņēmēja vērtības salīdzinājumā ar atlikušo pašu kapitālu, tādējādi izpildot nosacījumu par esošo akcionāru atbilstīgu sloga sadali, kā paredzēts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 67. punktā.
- (267) Faktiski finanšu iestādēm un ieguldītājiem, kuri ir obligāciju turētāji, kas ir saņēmēja un/vai tā meitasuzņēmumu kreditori, kā minēts 67. apsvēruma a) apakšpunktā un 43. apsvēruma g) apakšpunktā, ir augstākas prioritātes parāds, kas nav pakārtots cita finanšu parāda samaksai, bet ir svarīgāks par akcionāriem maksātnespējas vai likvidācijas vai zaudējumu segšanas gadījumā. Lai gan Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs nav prasīts, lai prioritārie kreditori dalītu pārstrukturēšanas slogu, šajā gadījumā obligāciju turētāji un finanšu iestādes faktiski piedalās saņēmēja pārstrukturēšanas izmaksu segšanā (259. apsvērums).
- (268) Turklāt attiecībā uz obligāciju turētājiem un nolūkā novērst bezrūpīgas rīcības risku ir lietderīgi atzīmēt, ka saņēmēja obligāciju emisija notika 2019. gada jūnijā un decembrī (23. apsvērums), kas ir salīdzinoši tuvu pandēmijai. Tādējādi šie ieguldītāji vai aizdevēji nav finansējuši vai citādi stimulējuši pārmērīga riska uzņemšanos vai izvēršanu vai komerciālu rīcību, kas ir veicinājusi saņēmēja grūtības. No tā var secināt, ka sloga sadale, ko nodrošina saņēmēja esošie akcionāri, ir atbilstoša un pietiekama.
- (269) Tāpēc Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts ir samērīgs un ietver pienācīgu sloga sadali.

6.4.2.4. Negatīvā ietekme

- (270) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta f) apakšpunktu, piešķirot pārstrukturēšanas atbalstu, ir jāveic pasākumi, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, vēlams, strukturāli, atsavinot patstāvīgas darbības, kas veicina mazo konkurentu izaugsmi vai pārrobežu darbības paplašināšanos. Turklāt, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, glābšanas vai pārstrukturēšanas atbalsta saņēmējiem principā nevajadzētu būt saņēmējiem līdzīgu atbalstu pēdējo desmit gadu laikā. Pretējā gadījumā atkārtoti glābšanas vai pārstrukturēšanas plāni rada šaubas par saņēmēja spēju veicināt kopējo produktivitāti un tādējādi arī sekmēt attiecīgo saimniecisko darbību vai tautsaimniecības jomu attīstību, savukārt efektīvāki konkurenti iekšējā tirgū saskaras ar subsidētu konkurenci no tāda uzņēmuma puses, kurš citādi izzustu, ļaujot tirgum attīstīties un darboties.

6.4.2.5. Princips “vienreiz un pēdējoreiz”

- (271) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 70. un 71. punktu atbalstu grūtībās nonākušiem uzņēmumiem var piešķirt tikai attiecībā uz vienu glābšanas vai pārstrukturēšanas darbību. Tāpēc, ja ir pagājuši mazāk nekā desmit gadi kopš saņēmējam iepriekš tika piešķirts glābšanas atbalsts, pārstrukturēšanas atbalsts vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalsts, tostarp jebkāds šāds atbalsts, kas piešķirts pirms Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu stāšanās spēkā, un jebkurš nepaziņots atbalsts, Komisija neatļaus sniegt turpmāku atbalstu (princips “vienreiz un pēdējoreiz”).

- (272) Papildus Portugāles paziņojumam šajā saistībā Komisijas dokumentu pārbaude liecina, ka pēdējo desmit gadu laikā neviens no uzņēmumiem saņēmēja saimnieciskās darbības vienībā (kurā ir TAP SGPS, tā pašreizējais māsasuzņēmums TAP Air Portugal un visi to kontrolētie meitasuzņēmumi) nav saņēmis nekādu citu glābšanas atbalstu, pārstrukturēšanas atbalstu vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalstu. Glābšanas atbalsts 1,2 miljardu EUR apmērā, kas apstiprināts ar Komisijas 2021. gada 16. jūlija lēmumu, ir daļa no vienotās pārstrukturēšanas, ko atbalsta ar pārstrukturēšanas atbalstu, saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. punkta a) apakšpunktu.
- (273) Komisija 2021. gada aprīlī un decembrī neizteica iebildumus pret TAP Air Portugal zaudējumu kompensāciju saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu (14. zemsvītras piezīme). Tomēr, kā norādīts pagaidu regulējuma 15. punktā, Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēs noteiktais princips "vienreiz un pēdējoreiz" neattiecas uz atbalstu, ko Komisija atzīst par saderīgu saskaņā ar LESD 107. panta 2. punkta b) apakšpunktu, jo minētais atbalsta veids nav "glābšanas atbalsts, pārstrukturēšanas atbalsts vai pārstrukturēšanas pagaidu atbalsts" Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 71. punkta nozīmē.

6.4.2.6. Pasākumi, kas ierobežo konkurences izkropļojumus

- (274) Kā paskaidrots Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 87.–93. punktā, konkurences pasākumi jānosaka proporcionāli atbalsta kropļojošajai ietekmei, un jo īpaši: i) atbalsta apjomam un raksturam, kā arī tā piešķiršanas nosacījumiem un apstākļiem; ii) saņēmēja lielumam un relatīvajam nozīmīgumam tirgū un attiecīgā tirgus iezīmē, un iii) apmēram, kādā pēc pašu ieguldījuma un sloga sadales pasākumu īstenošanas saglabājas bezrūpīgas rīcības riski.
- (275) Strukturālie pasākumi var ietvert aktīvu atsavināšanu, jaudas vai klātbūtnes tirgū samazināšanu. Tiem būtu jādod priekšroka jaunu konkurentu ienākšanai tirgū, esošo mazo konkurentu izaugsmei vai pārrobežu darbības paplašināšanai, ņemot vērā tirgu vai tirgus, kuros saņēmējam pēc pārstrukturēšanas būs nozīmīgs stāvoklis, jo īpaši tajos, kuros ir jaudas pārpalikums. Ar rīcību saistītiem pasākumiem būtu jānodrošina, ka atbalsts finansē tikai ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu.
- (276) Kā sīki izklāstīts 75.–98. apsvērumā, Portugāle apņemas nodrošināt, ka pārstrukturēšanas periodā TAP SGPS veiks šādus pasākumus, lai ierobežotu atbalsta radītos konkurences izkropļojumus:
- a) TAP SGPS piederošo daļu atsavināšana ar pamatdarbību nesaistītos uzņēmumos, t. i., apkalpošana uz zemes (*Groundforce*), tehniskā apkope (*M&E Brasil*) un ēdināšana (*Cateringpor*);
 - b) gaisa kuģu flotes ierobežojums, nepārsniedzot maksimālo [90–100] gaisa kuģu skaitu;
 - c) līdz 18 dienas laika nišu nodošana vienam faktiskajam vai potenciālajam konkurentam Lisabonas lidostā;
 - d) iegādes aizliegums un
 - e) reklāmas aizliegums.
- i) Ar pamatdarbību nesaistītu uzņēmumu atsavināšanas novērtējums
- (277) Komisija norāda, ka līdz 2019. gadam *Groundforce* un *Cateringpor* bija peļņu nesoši un dzīvotspējīgi uzņēmumi. Grūtības, ar kurām šie uzņēmumi pašlaik saskaras, ir saistītas tikai ar Covid-19 krīzi, kas ir negatīvi ietekmējusi aviācijas nozari kopumā. Turklāt Komisija pozitīvi vērtē TAP SGPS līdzdalības [...] aplēsi [...] miljonu EUR apmērā, kā arī potenciālo ieguldītāju interesi par [...] iegādi. Šāda ieguldītāju interese liecina, ka [...] pārdošana darbības turpināšanas nolūkā, kam seko tās pārstrukturēšana un dzīvotspējas atjaunošana, aviācijas tirgum atgūstoties, ir realistisks scenārijs. Šo iemeslu dēļ Komisija secina, ka TAP SGPS piederošo *Cateringpor* un *Groundforce* daļu atsavināšana atbilst Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 80. punkta prasībām, jo šie divi uzņēmumi, kuri pašlaik saskaras ar finanšu grūtībām aviācijas nozarē Covid-19 izraisītās krīzes dēļ, spēs ilgtermiņā efektīvi konkurēt, ja tos ekspluatēs atbilstīgs pircējs, kas spēs tos pārstrukturēt un ilgtermiņā atjaunot dzīvotspēju.

- (278) Komisija arī uzskata, ka TAP SGPS piederošo *Cateringpor* un *Groundforce* daļu atsavināšana ir pasākums, kas ierobežo konkurences izkropļojumus. Šis vērtējums ir pamatots ar to, ka abi iepriekš minētie uzņēmumi ir vertikāli integrēti TAP SGPS grupā un ir tās galvenie ēdināšanas un apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji. Tādējādi *Cateringpor* un *Groundforce* atsavināšana ļaus citiem uzņēmumiem, izņemot TAP SGPS, konkurēt attiecīgajos tirgos un apmierināt lielo pieprasījumu pēc TAP SGSP pakalpojumiem. Attiecīgi šīs atsavināšanas ir spēkā esoši pasākumi, kas mazina konkurences izkropļojumus.
- (279) Taču Komisija neatzīst M&E *Brasil* atsavināšanu kā pasākumu, kas ierobežo konkurences izkropļojumus, jo tas ir uzņēmums, kas vēsturiski rada zaudējumus un kura grūtības radās pirms Covid-19 krīzes (77. apsvērums). Tādējādi šāda uzņēmuma atsavināšana drīzāk ir pasākums ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 78. punktu.

ii) Gaisa kuģu flotes maksimālās robežvērtības novērtējums

- (280) Viens no pasākumiem klātbūtnes vai jaudas samazināšanai tirgū ir flotes lieluma ierobežošana līdz [90–100] gaisa kuģiem līdz 2025. gadam. Šāda maksimālā robežvērtība nozīmē samazinājumu par [...] gaisa kuģiem salīdzinājumā ar TAP *Air Portugal* flotes lielumu 2019. gadā. Portugāle pierāda, ka maksimālā robežvērtība efektīvi ierobežo TAP *Air Portugal* klātbūtni tirgū, jo tā rīcībā nebūs pietiekams skaits gaisa kuģu, lai 2025. gadā pilnībā apmierinātu satiksmes pieprasījumu saskaņā ar 2021. gada oktobra IATA prognozēm ⁽⁷⁵⁾ pamatscenārijā. Tāpēc saņēmējam būs mazāka klātbūtne tirgū ne tikai attiecībā uz gaisa kuģu floti pirms pārstrukturēšanas, bet arī attiecībā uz tā iespējamo stāvokli tirgū pārstrukturēšanas perioda beigās. Turklāt šis gaisa kuģu flotes samazinājums atbilst konkurences pasākumiem, kurus Komisija uzskata par piemērotiem aviosabiedrību pārstrukturēšanas gadījumā ⁽⁷⁶⁾.
- (281) Ņemot vērā flotes samazinājuma apmēru un ilgumu un ierobežojumus, ko tā uzliek saņēmēja darbībai, Komisija uzskata, ka flotes lieluma ierobežojums līdz [90–100] gaisa kuģiem ir derīgs pasākums, lai samazinātu klātbūtni tirgū un jaudu.

iii) Novērtējums par apņemšanos nodot laika nišas Lisabonas lidostā

- (282) Kā atgādināts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 78. punktā, pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai būtu jānotiek jo īpaši tirgū vai tirgos, kuros uzņēmumam pēc pārstrukturēšanas būs nozīmīgs stāvoklis. Ņemot vērā to, ka pēc pārstrukturēšanas TAP *Air Portugal* pašlaik ir un būs nozīmīgs stāvoklis tirgū Lisabonas lidostā (sk. 32. apsvērums), Portugāle ir ierosinājusi īpašu strukturālu pasākumu, lai ierobežotu konkurences izkropļojumus, ko rada atbalsts pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumiem uz Lisabonas lidostu un no tās.

Apņemšanās nodot laika nišas Lisabonas lidostā tvērums

- (283) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 80. punktu strukturāliem pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai parasti vajadzētu būt tādu dzīvotspējīgu, autonomu uzņēmuma daļu atsavināšanai pēc darbības turpināšanas principa, kuri, ja tos vada atbilstīgs pircējs, var efektīvi konkurēt ilgtermiņā.
- (284) Portugāle 2021. gada 3. decembrī ierosināja strukturālu apņemšanos, ar ko TAP *Air Portugal*, pamatojoties uz Laika nišu regulas 8.b pantu, nodotu kompensācijas saņēmējam līdz pat 18 laika nišām dienā Lisabonas lidostā. Kompensācijas saņēmējs tiks apstiprināts pēc tam, kad uzraudzības pilnvarnieks būs publicējis uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus.

⁽⁷⁵⁾ Sk. 34. zemsvītras piezīmi.

⁽⁷⁶⁾ Komisijas 2007. gada 7. marta lēmums lietā SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) *Cyprus Airways* pārstrukturēšana (OV L 49, 22.2.2008., 25. lpp.), 129.–133. apsvērums; Komisijas 2012. gada 19. septembra lēmums lietā SA.30908 (2011/C, ex N 176/2010) par valsts atbalstu, ko Čehija īstenojusi *České aerolinie, a.s.* labā (OV L 92, 3.4.2013., 16. lpp.), 139. apsvērums; Komisijas 2012. gada 27. jūnija lēmums lietā SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) *Air Malta plc.* (OV L 301, 30.10.2012., 29. lpp.), 130. apsvērums; Komisijas 2021. gada 26. jūlija lēmums lietā SA.63203 (2021/N) – Vācija – Pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam *Condor*, vēl nav publicēts, 145. apsvērums; Komisijas 2020. gada 11. decembra lēmums lietā SA 58463 (2020/N) – Pārstrukturēšanas atbalsts uzņēmumam *Corsair* (OV C 41, 5.2.2021., 8. lpp.), 5. un 34. apsvērums, 88. apsvēruma b) apakšpunkts un 93. apsvērums.

- (285) Lisabonas lidostas strukturālās apņemšanās galvenais mērķis ir nodrošināt, ka *TAP Air Portugal* nodod laika nišas (tiesības), kas vajadzīgas, lai konkurents varētu izveidot vai paplašināt darbības bāzi pārslogotajā lidostā, kurā *TAP Air Portugal* ir nozīmīgs stāvoklis tirgū (Lisabonas lidosta), un radīt apstākļus, lai ilgtermiņā saglabātu efektīvu konkurenci šajā lidostā ⁽⁷⁷⁾. Kā sīkāk izklāstīts turpmāk, Komisija uzskata, ka šāds mērķis ir sasniegts, jo strukturālā apņemšanās apvieno i) laika nišu būtisku apjomu (t. i., līdz 18 laika nišām dienā), lai gan šāds laika nišu skaits parasti nav pieejams, izveidojot vai paplašinot bāzi Lisabonas lidostā, jo īpaši aktīvajā dienas laikā vai aktīvajās nedēļās ⁽⁷⁸⁾; un ii) atbilstošus nosacījumus laika nišu nodošanai kompensācijas saņēmējam (t. i., bezmaksas un beznosacījumu nodošana).
- (286) Saskaņā ar paskaidrojuma rakstu Komisijas priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Eiropas Savienības lidostās ⁽⁷⁹⁾ “spēcīgam konkurentam, kas ierodas konkrētā lidostā, ir sev jāizveido ilgtspējīgs laika nišu portfelis, lai tiešām spētu konkurēt ar šīs lidostas vadošo aviosabiedrību (parasti “nacionālo” aviosabiedrību)”.
- (287) Nepietiekama piekļuve laika nišām ir būtisks šķērslis darbības izveidošanai vai paplašināšanai Eiropas noslogotākajās lidostās ⁽⁸⁰⁾. Saskaņā ar Laika nišu regulu laika nišas ir būtiskas aviosabiedrību darbībai, jo tikai gaisa pārvadātājiem, kuriem ir laika nišas, ir tiesības piekļūt lidostas infrastruktūras pakalpojumiem, ko sniedz koordinēto lidostu pārvaldītāji, un attiecīgi nodrošināt maršrutus uz šīm lidostām vai no tām. Saskaņā ar Laika nišu regulu laika nišas var apmainīt vai nodot starp aviosabiedrībām tikai noteiktos konkrētos apstākļos, ja laika nišu koordinators to ir nepārprotami apstiprinājis saskaņā ar Laika nišu regulu.
- (288) Tādējādi apņemšanās nodot laika nišas Lisabonas lidostā novērš galveno šķērslī *TAP Air Portugal* konkurentu darbības izveidošanai un paplašināšanai šajā ļoti pārslogotajā lidostā. Dati, kas savākti no Portugāles laika nišu koordinators (*Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal*), liecina, ka pieprasījumi piešķirt laika nišas Lisabonas lidostā pārsniedz pieejamo jaudu ⁽⁸¹⁾ un pieprasījumus piešķirt papildu laika nišas, kas nepieciešamas, lai būtiski palielinātu darbību Lisabonas lidostā, nevar apmierināt, izmantojot parasto vispārējo laika nišu piešķiršanas procedūru, jo neizmantoto laika nišu kopums nav pietiekams un laika nišu piešķiršana notiek, sadrumstalojot kopumu, tāpēc ir maz ticams, ka tas izraisītu spēcīga konkurenta parādīšanos.
- (289) Komisija uzskata, ka apņemšanās nodrošināt, ka *TAP Air Portugal* nodos laika nišas pārslogotajā lidostā, kurā tai ir nozīmīgs stāvoklis tirgū, lai ļautu konkurentiem izveidot vai paplašināt bāzi, ir efektīvākais konkurences pasākums, lai līdz minimumam samazinātu konkurences izkropļojumus. Turklāt, ņemot vērā, piemēram, aviācijas nozares krīzi, kuras dēļ citi aktīvi (piemēram, gaisa kuģi), kas nepieciešami nodoto laika nišu izmantošanai, var būt pieejami tirgū ar pievilcīgiem nosacījumiem visā apņemšanās īstenošanas periodā, koncentrēšanās uz laika nišām, ko piedāvās *TAP Air Portugal* atbilstīgi paketes darbības jomai, neietekmē tā dzīvotspēju un konkurētspēju ⁽⁸²⁾.
- (290) Turklāt, ņemot vērā to, ka bāzes izveide vai paplašināšana, ko veic konkurējošs pārvadātājs, nozīmē strukturālas izmaiņas konkurences vidē Lisabonas lidostā, Komisija atzīst Portugāles iesniegtās apņemšanās strukturālās iezīmes.

⁽⁷⁷⁾ Komisija norāda, ka Lisabonas lidostā trūkst gaisa kuģu stāvvietu, tāpēc ir pieņemts vietējais noteikums (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). Portugāles iestādes 2021. gada 1. decembrī apstiprināja, ka Lisabonas lidostas pārvaldītājs tās ir informējis par to, ka kompensācijas saņēmējam būs piekļuve lidostas infrastruktūrai (tostarp stāvvietām).

⁽⁷⁸⁾ Piemēram, saskaņā ar *NAV Portugal* sniegto informāciju [..].

⁽⁷⁹⁾ COM(2011) 827 galīgā redakcija, 2011. gada 1. decembris.

⁽⁸⁰⁾ Sk., piemēram, lietu SA.57153 – Vācija – Covid-19 – Atbalsts uzņēmumam *Lufthansa*, 224. apsvērums.

⁽⁸¹⁾ Piemēram, saskaņā ar *NAV Portugal* sniegto informāciju pieprasījumi, ko sākotnēji iesniedza visas aviosabiedrības Lisabonas lidostā 2020. gada vasaras IATA sezonā, bija 167 264 laika nišas, savukārt sezonas sākumā tika piešķirta 121 331 laika niša.

⁽⁸²⁾ Komisija savā lēmumu pieņemšanas praksē apvienošanās un pretmonopola lietās ir pieņēmusi citas apņemšanās (piemēram, īpašus proporcionālus nolīgumus vai piekļuvi pastāvīgu pasažieru programmām), kuru mērķis ir novērst konkrētus šķēršļus darbības sākšanai vai paplašināšanai konkrētos maršrutos, piemēram, nepietiekamu piekļuvi savienojosajai satiksmei vai darījumu pasažieriem (kuri bieži ir pastāvīgo pasažieru programmu dalībnieki). Šajā gadījumā attiecīgais šķērslis ir nepietiekama piekļuve lidostas pārslogotajai infrastruktūrai, ko var efektīvi novērst tikai ar laika nišu nodošanu.

- (291) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka apņemšanās nodot laika nišas ir piemērots pasākums, lai līdz minimumam samazinātu konkurences izkropļojumus, jo tā ļaus īstenot strukturālu konkurenci ar *TAP Air Portugal* par pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu uz Lisabonas lidostu un no tās, kur tai ir nozīmīgs stāvoklis tirgū.
- (292) Turklāt Komisija uzskata, ka 18 laika nišas dienā ir pietiekams skaits, lai kompensācijas saņēmējs varētu stabili izveidot vai paplašināt savu darbību Lisabonas lidostā, piemēram, bāzējot trīs gaisa kuģus un veicot trīs reusus dienā ar katru no tiem⁽⁸³⁾. Ja kompensācijas saņēmējs ir tālo lidojumu veicējs, 18 laika nišas dienā ļautu tam izveidot lielāku gaisa kuģu bāzi vai piekļūt laika nišām, kas vajadzīgas, lai veiktu savienojošos lidojumus. Tā kā laika nišas nav saistītas ar kādu konkrētu maršrutu, aviosabiedrības var tās izmantot saskaņā ar savu uzņēmējdarbības plānu (t. i., jebkurā maršrutā pēc savas izvēles). Tas ļaus kompensācijas saņēmējam gūt apjomradītus ietaupījumus un efektīvāk konkurēt ar *TAP Air Portugal*. Šajā saistībā Komisija norāda, ka, ja viens no diviem *TAP Air Portugal* konkurentiem ar lielāko Lisabonas lidostā bāzēto floti (t. i., *Ryanair* un *easyJet*) pievienotu trīs gaisa kuģus, to bāzes flote palielinātos par vairāk nekā 40 %, kas radītu būtisku un efektīvu papildu konkurenci Lisabonas lidostā.
- (293) Tāpēc Komisija secina, ka laika nišu kopums, ko paredzēts nodot, pildot strukturālo apņemšanos, ir piemērots un efektīvs, lai stiprinātu konkurenci Lisabonas lidostā, sekmējot jaunu konkurentu efektīvu ienākšanu vai jau bāzēta konkurenta paplašināšanos (izaugsmi).
- (294) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka laika nišu nodošana no *TAP Air Portugal* kompensācijas saņēmējam, pamatojoties uz Laika nišu regulas 8.b pantu, saskaņā ar Portugāles apņemšanos, ir piemērota gan juridiskā, gan darbības ziņā.
- (295) Laika nišu regulas 8.b pantā ir likumīgi atļauts nodot laika nišas noteiktos apstākļos, nepiešķirot naudas kompensāciju sākotnējam laika nišu turētājam. Tas neattiecas uz laika nišām, kas nodotas, pildot apņemšanās, kuras attiecīgā dalībvalsts piedāvāja galīgajā lēmumā par valsts atbalstu. Šādā gadījumā var uzskatīt, ka laika nišu nodošana ir nepieciešama saskaņā ar Savienības tiesību aktiem. Raugoties no tādas aviosabiedrības viedokļa, kurai ir pienākums nodot laika nišas vai dot norādījumus par to izmantošanu, dalībvalsts apņemšanās vai tai noteikts nosacījums ir *de facto* obligāts dalībvalstij, jo aviosabiedrība var saņemt saderīgu valsts atbalstu, vienīgi izpildot apņemšanos vai nosacījumu⁽⁸⁴⁾.
- (296) No darbības viedokļa – laika nišas tiktu nodotas bez maksas un bez nosacījumiem, ļaujot kompensācijas saņēmējam izvēlēties laika nišas, kas vislabāk atbilst tā jaunajām vai paplašinātajām darbībām Lisabonas lidostā, un elastīgi izmantot nodotās laika nišas jebkurā maršrutā uz Lisabonas lidostu vai no tās. Tādējādi laika nišu nodošana bez jebkādiem izmantošanas nosacījumiem ļauj kompensācijas saņēmējam i) piešķirt nodotās laika nišas saskaņā ar savu uzņēmējdarbības modeli, tādējādi nodrošinot ilgtspējīgu izaugsmi; ii) piešķirt laika nišas tā, lai maksimāli palielinātu apjomradītus un blīvuma ietaupījumus; un iii) pielāgoties pieprasījuma izmaiņām, ja pakalpojumi sākotnēji plānotajos maršrutos vairs nav rentabli, kas ir būtiski laikā, kad pasažieru gaisa pārvadājumu pakalpojumu pieprasījums ir ļoti svārstīgs.

⁽⁸³⁾ Pamatojoties uz to Lisabonas laika nišu profilu, ko 2019. gada augustā izmantoja deviņi *Ryanair* un *easyJet* gaisa kuģi, kas 2019. gadā bija bāzēti Lisabonas lidostā, Portugāle lēš, ka katrs no bāzētajiem gaisa kuģiem izmanto vidēji 5,55 laika nišas dienā. *TAP* bāzētie gaisa kuģi vidēji izmantotu daudz mazāk laika nišu dienā.

⁽⁸⁴⁾ Lai gan Laika nišu regulas 8.b pantā nav skaidri minēti valsts atbalsta noteikumi, kā tas ir attiecībā uz apvienošanās vai pretmonopola noteikumiem, 8.b pantu var saprast kā tādu, kas ietver valsts atbalsta noteikumus. Patiešām, 8.b pants attiecas uz laika nišu aizliegumiem, ierobežojumiem vai atcelšanu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem (pirmais teikums), un tie ietver posmus, kas izriet no valsts konkurences tiesību, LESD 101. un 102. panta un Apvienošanās regulas piemērošanas (otrais teikums), bet neaprobežojas tikai ar šiem gadījumiem, kā to apliecina 8.b panta pirmais teikums un 17. apsvērums Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Regulā (EK) Nr. 793/2004, ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 95/93 par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz laika nišu piešķiršanu Kopienas lidostās ("Lai novērstu šaubas, jānosaka, ka šīs regulas noteikumu piemērošana neskar Līguma un jo īpaši tā 81. un 82. panta konkurences noteikumus un Padomes Regulu (EEK) Nr. 4064/89 (1989. gada 21. decembris) par uzņēmumu koncentrāciju kontroli"). Valsts atbalsta noteikumi ir atrodami Līguma nodaļā par konkurenci, un tas atbilst 8.b panta pirmā teikuma gramatiskai interpretācijai un tiesību normas teleoloģiskai interpretācijai kopumā (lasot to kopā ar iepriekš minēto 17. apsvērumu), lai uzskatītu, ka laika nišu nodošana var ietilpt šajā tiesību normā, ja tā izriet no valsts iestāžu prasībām, kas izklāstītas lēmumā par valsts atbalstu.

(297) Komisija atzīst, ka laika nišu izmantošanas laika izvēli, ko veic kompensācijas saņēmējs, var ierobežot divi aizsardzības pasākumi, kuru mērķis ir aizsargāt *TAP Air Portugal* zvaigznes tipa darbības Lisabonas lidostā, proti: i) laika nišu skaita ierobežojums pirms plkst. 8.00 no rīta pēc vietējā laika un pirms plkst. 20.00 vakarā pēc vietējā laika; un ii) 20 vai 60 minūšu laika logs, kura laikā *TAP Air Portugal* ir jānodod laika nišas (sk. 84.–85. apsvērumu). Tomēr Komisija uzskata, ka šie aizsardzības pasākumi būtiski neierobežo kompensācijas saņēmēja spēju piekļūt atbilstošiem laiku nišu laikiem un efektīvi konkurēt ar *TAP Air Portugal*, izmantojot kompensācijas laika nišas. Attiecībā uz laika nišu skaita ierobežojumu dienā jānorāda, ka Komisija ir izmantojusi Portugāles sniegtos datus, lai pārbaudītu, vai maksimālās vērtības ir saderīgas ar bāzēto gaisa kuģu parasto rotāciju vai, ja tā nav, ka tās nav piemērojamas. Piemēram, pirms plkst. 20.00 pēc vietējā laika nododamo laika nišu skaita ierobežojums neattiecas uz bāzētajiem gaisa kuģiem, kas izmanto laika nišas tālo lidojumu veikšanai, lai apmierinātu laika nišu pieprasījumus, ko iesnieguši gaisa pārvadātāji, kuri izlido no Lisabonas lidostas pēcpusdienā un lido naktī. Attiecībā uz laika logu – apņemšanās ietver tiesību normu, kas nodrošina, ka *TAP Air Portugal* nevar izmantot savu rīcības brīvību, kaitējot kompensācijas saņēmēja efektīvai darbībai ⁽⁸⁵⁾.

(298) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija uzskata, ka 18 laika nišu kopuma nodošana atbilst nosacījumiem par atsavinātā uzņēmējdarbības kopuma dzīvotspēju un pievilcību, kā arī par efektīvas konkurences strukturālu pastiprināšanu Lisabonas lidostā.

Apņemšanās nodot laika nišas Lisabonas lidostā ilgums

(299) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 78. punktu atsavināšana konkurences izkropļojumu ierobežošanas nolūkā jāveic bez liekas kavēšanās, ņemot vērā atsavināmo aktīvu veidu un jebkādas šķēršļus to atsavināšanai, un jebkurā gadījumā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā.

(300) Portugāles iesniegtā apņemšanās paredz, ka laika nišas tiks piedāvātas potenciālajiem kompensācijas saņēmējiem līdz pārstrukturēšanas perioda beigām, t. i., tiklīdz Komisija apstiprinās kompensācijas saņēmēju, vai līdz 2025. gada beigām (sk. 27. apsvērumu), atkarībā no tā, kas notiek agrāk. Turklāt attiecīgais uzaicinājums iesniegt priekšlikumus tiks publicēts pietiekami savlaicīgi pirms vispārējās laika nišu piešķiršanas procedūras sākuma katrai IATA sezonai, līdz tiks apstiprināts kompensācijas saņēmējs. Citiem vārdiem sakot, uzaicinājums iesniegt priekšlikumus tiks publicēts pirms katras IATA sezonas, sākot ar 2022./2023. gada ziemas IATA sezonu ⁽⁸⁶⁾, līdz 2025. gadam, ja vien *TAP Air Portugal* nenodos laika nišas kompensācijas saņēmējam, ko Komisija apstiprinās pirms minētā termiņa beigām.

(301) Komisija uzskata, ka *NAV Portugal* sniegtie dati par aviosabiedrību pieprasījumiem piešķirt laika nišas Lisabonas lidostā skaidri liecina, ka, neraugoties uz nelabvēlīgiem tirgus nosacījumiem, konkurenti būtu gatavi izmantot papildu laika nišas un sākt vai paplašināt darbību Lisabonas lidostā. Tāpēc Komisija uzskata, ka ir iespējams, ka laika nišas tiks nodotas kompensācijas saņēmējam pirms pārstrukturēšanas perioda beigām. Jebkurā gadījumā paredzams, ka minētais laikposms būs pietiekami ilgs, lai pasažieru gaisa pārvadājumu nozare varētu atgūties no Covid-19 krīzes un lai pasažieru gaisa satiksme atgrieztos pirmskrīzes līmenī.

(302) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija secināja, ka apņemšanās ilgums ir atbilstošs.

Atbilstības kritēriji laika nišu kompensācijas saņēmējam Lisabonas lidostā

(303) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 80. punktu, lai atsavinātā uzņēmuma pircējs būtu atbilstīgs, tam būtu jānodrošina, ka tas ilgtermiņā var efektīvi konkurēt.

(304) Saskaņā ar Portugāles iesniegto apņemšanos, lai varētu saņemt laika nišas, potenciālajam kompensācijas saņēmējam:

- a) jābūt gaisa pārvadātājam, kam ir derīga ES/EEZ dalībvalsts izdota darbības licence;

⁽⁸⁵⁾ "Izlidošanas un izlidošanas laika nišas ir tādas, lai kompensācijas saņēmējs pēc iespējas varētu veikt pamatotu gaisa kuģa rotāciju, ņemot vērā potenciālā piemērotā kompensācijas saņēmēja uzņēmējdarbības modeli un gaisa kuģa izmantošanas ierobežojumus."

⁽⁸⁶⁾ 2022./2023. gada ziemas IATA sezona ir pirmā IATA sezona, attiecībā uz kuru šā lēmuma pieņemšanas dienā nav sāta vispārējā laika nišu piešķiršanas procedūra.

- b) jābūt neatkarīgam no *TAP Air Portugal* un nesaistītam ar to;
- c) nedrīkst būt piemēroti konkurences aizsardzības līdzekļi, kas saņēmūši Covid-19 rekapitalizācijas instrumentu vairāk nekā 250 miljonu EUR apmērā ⁽⁸⁷⁾;
- d) jāapņemas līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām ekspluatēt Lisabonas lidostā bāzētos gaisa kuģus, izmantojot kompensācijas laika nišas. Potenciālie kompensācijas saņēmēji savos priekšlikumos norāda to gaisa kuģu skaitu, kas būs bāzēti Lisabonas lidostā un izmantos kompensācijas laika nišas. Šajā nolūkā potenciālajam kompensācijas saņēmējam ir jāapņemas ievērot piemērojamos ES un valstu tiesību aktus darba jomā, kā tos interpretējušas ES tiesas (sk., piemēram, apvienotās lietas C-168/16 un C-169/16, *Nogueira*).
- (305) Atbilstības kritērijs attiecībā uz darbības licenci ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka kompensācijas saņēmējs bez ierobežojumiem spēj veikt iekšzemes lidojumus un ES/EEZ iekšējos lidojumus, tādējādi garantējot savienojamību Lisabonas lidostā, kas ir Komisijas galvenais vērtēšanas kritērijs.
- (306) Atbilstības kritērijs attiecībā uz neatkarību un saistības neesību ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka kompensācijas saņēmējs faktiski konkurēs ar *TAP Air Portugal*.
- (307) Izslēgšanas kritērijs, ko piemēro liela rekapitalizācijas atbalsta saņēmējiem, uz kuriem attiecas konkurences aizsardzības līdzekļi, ir nepieciešams, lai izvairītos no tā, ka uzņēmumi, kam piemēroti papildu pasākumi, kuru mērķis ir atjaunot vienlīdzīgu konkurences apstākļus, kā minēts pagaidu regulējuma 72. punktā, var iegūt konkurences priekšrocības ar līdzīgiem strukturāliem pasākumiem konkurences izkropļojumu ierobežošanai ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Attiecībā uz pēdējo atbilstības kritēriju saistībā ar bāzi – tas ir vajadzīgs, lai nodrošinātu efektīvu konkurenci, tādējādi nodrošinot šo apņemšanos efektivitāti. Turklāt tas atbalsta dzīvotspējīga konkurenta darbība sākšanu vai paplašināšanu Lisabonas lidostā un rada *TAP Air Portugal* konkurences draudus maršrutos uz lidostu vai no tās.
- (309) Komisija norāda, ka atbilstības kritēriju saistībā ar bāzi papildina divi apņemšanās noteikumi, kuru mērķis ir maksimāli palielināt to gaisa kuģu skaitu, kas bāzēti Lisabonas lidostā un izmanto kompensācijas laika nišas. Pirmais noteikums paredz līdz plkst. 8.00 pēc vietējā laika nodoto laika nišu, kas komerciāli ir ļoti vērtīgas, skaitu sasaistīt ar bāzēto gaisa kuģu skaitu. Otrais noteikums ietver ranžēšanas kritērijus, kas mudina kompensācijas saņēmējus bāzēt gaisa kuģus Lisabonas lidostā, izmantojot kompensācijas laika nišas. Konkrētāk, konkurējošu priekšlikumu gadījumā Komisija dilstošā secībā dos priekšroku tiem, ko iesnieguši potenciālie kompensācijas saņēmēji, kuri jo īpaši i) nodrošinās lielāko skaitu sēdvietu bāzētos gaisa kuģos, kas izmanto kompensācijas laika nišas no darbības sākuma līdz pārstrukturēšanas plāna īstenošanas beigām; un ii) apkalpos lielāko skaitu galamērķu ar tiešajiem lidojumiem, ko veic bāzētie gaisa kuģi, izmantojot kompensācijas laika nišas no darbības sākuma līdz pārstrukturēšanas plāna beigām (tieša savienojamība, neņemot vērā lidojumu biežumu).
- (310) Attiecībā uz visu iepriekš minēto Komisija secina, ka atbilstības kritēriji potenciālajiem kompensācijas saņēmējiem ir piemēroti, jo tie i) ļauj pietiekamam skaitam aviosabiedrību, kuras varētu būt ieinteresētas pieejamajās laika nišās, piedalīties uzaicinājumā iesniegt priekšlikumus un ii) nodrošina samērīgas prasības piekļuvei laika nišām, tādējādi atvieglojot pasākumu aktivizēšanu nolūkā saglabāt efektīvu konkurenci.

Lisabonas lidostas laika nišu nodošanas ietekme uz TAP Air Portugal dzīvotspējas atjaunošanas izredzēm

- (311) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 92. punktu konkurences izkropļojumu ierobežošanas pasākumi nedrīkst apdraudēt saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanas izredzes, kas var notikt gadījumā, ja pasākuma īstenošana ir ļoti dārga vai ja izņēmuma gadījumos, ko attiecīgā dalībvalsts pienācīgi pamatojusi, šie pasākumi samazinātu saņēmēja darbību tādā mērā, ka tiktu apdraudēta tā dzīvotspējas atjaunošana, un tāpat tos nedrīkst veikt uz patērētāju un konkurentu rēķina.

⁽⁸⁷⁾ Saskaņā ar šo kritēriju potenciālie kompensācijas saņēmēji, kas kumulatīvi atbilst diviem turpmāk minētajiem nosacījumiem, nav atbilstīgi: i) tie ir guvuši labumu no Covid-19 rekapitalizācijas pasākuma, kas pārsniedz 250 miljonus EUR; un ii) tiem ir piemēroti papildu pasākumi, lai saglabātu efektīvu konkurenci attiecīgajos tirgos, ja tiem ir būtiska ietekme tirgū pagaidu regulējuma 72. punkta nozīmē.

⁽⁸⁸⁾ Tā kā ir gaidāms, ka to potenciālo kompensācijas saņēmēju skaits, uz kuriem attiecas konkurences aizsardzības līdzekļi saskaņā ar pagaidu regulējumu, būs ierobežots, šis izslēgšanas kritērijs nemazina apņemšanās nodot laika nišas Lisabonas lidostā efektivitāti.

- (312) Šajā saistībā Komisija ir novērtējusi, cik lielā mērā 18 dienas laika nišu nodošana Lisabonas lidostā i) samazinātu TAP Air Portugal darbības, ņemot vērā tā zvaigznes tipa uzņēmējdarbības modeli lidostā; un ii) ietekmētu TAP Air Portugal dzīvotspējas atjaunošanu pārstrukturēšanas perioda beigās (2025. gadā).
- (313) Attiecībā uz 18 dienas laika nišu nodošanas ietekmi uz darbību Komisija norāda, ka Portugāles ierosinātā apņemšanās ir sagatavota, ņemot vērā TAP Air Portugal tālo lidojumu transatlantisko stratēģisko un centra modeli. Konkrēti, apņemšanos veido divi pasākumi, kas paredzēti, lai izvairītos no nododamo laika nišu koncentrācijas stundās, kas ir būtiskas Lisabonas centram (galvenokārt rīta stundās), bet nav svarīgas darbībām, kas nav saistītas ar centru. Pirmais pasākums paredz ierobežot nododamo laika nišu skaitu trīs dienas periodos. Konkrēti, TAP Air Portugal nav pienākuma nodot: i) vairāk nekā vienu laika nišu pirms plkst. 8.00 (pēc vietējā laika) katram gaisa kuģim, ko kompensācijas saņēmējs ir bāzējis Lisabonas lidostā un kas izmanto kompensācijas laika nišas; ii) vairāk nekā pusi no visām kompensācijas laika nišām pirms plkst. 12.00 (pēc vietējā laika); un iii) vairāk laika nišu pirms plkst. 20.00 (pēc vietējā laika) nekā visas kompensācijas laika nišas, no kurām atņemta viena laika niša katram gaisa kuģim, ko kompensācijas saņēmējs ir bāzējis Lisabonas lidostā un kas izmanto kompensācijas laika nišas tuvajiem lidojumiem. Ar otro pasākumu TAP Air Portugal tiek piešķirta noteikta elastība attiecībā uz precīziem nododamo laika nišu laikiem ar nosacījumu, ka pieprasīto laiku pielāgošana neietekmē negatīvi kompensācijas saņēmēja plānoto darbību, tādējādi saistību radītā konkurence ir efektīva. Konkrēti, TAP Air Portugal nodod laika nišu, kas atbilst laika nišu laikiem, ko pieprasījis kompensācijas saņēmējs, ± 20 minūšu laikā tuvajiem lidojumiem un ± 60 minūšu laikā tālajiem lidojumiem, izņemot, ja TAP Air Portugal nav laika nišu attiecīgajā laika logā. Papildus šiem diviem īpašajiem pasākumiem Komisija norāda, ka potenciālie kompensācijas saņēmēji tiek stimulēti izmantot kompensācijas laika nišas pamatdarbībām, kas vēl vairāk samazina risku, ka laika nišu pieprasījumi būs koncentrēti ierobežotā rīta stundu skaitā.
- (314) Tādējādi Portugāles ierosināto apņemšanos veido noteikumi, kas faktiski mazina risku, ka laika nišu nodošana kaitētu TAP Air Portugal tīklam un sniegtu ieguldījumu Lisabonas centra savienojamībā, nepamatoti neierobežojot kompensācijas saņēmēja darbību.
- (315) Attiecībā uz 18 dienas laika nišu nodošanas finansiālo ietekmi Komisija ir novērtējusi, vai TAP Air Portugal pārstrukturēšanas īstenošanas beigās, kā noteikts Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 52. punktā ⁽⁸⁹⁾, atjaunotu dzīvotspēju nelabvēlīgā scenārijā, kurā pēc laika nišu nodošanas TAP Air Portugal darbības tiktu strukturāli samazinātas salīdzinājumā ar paziņoto pārstrukturēšanas plānu. Šajā nolūkā Komisija ir balstījusies uz finanšu prognozēm 2025. gadam, ko Portugāle iesniedza jutīguma analizē un kas koriģētas, lai ņemtu vērā aplēsto ieņēmumu samazinājumu ⁽⁹⁰⁾, EBIT un neto ienākumus, ko rada 18 laika nišu nodošana.
- (316) Komisija ir veikusi dzīvotspējas atjaunošanas standarta pārbaudes, pamatojoties uz ROCE, ROE, parādsaistību un kredīspējas rādītājiem. Pamatojoties uz to un kā sīki izklāstīts 3. tabulā, Komisija konstatēja, ka pārstrukturēšanas perioda beigās TAP Air Portugal:
- a) nodrošinātu atdevi no izmantotā kapitāla nedaudz virs lielāka kapitāla piesaistes un parāda (alternatīvajām) izmaksām (1. pārbaude);
 - b) nodrošinātu pietiekamu atdevi no ieguldītā kapitāla virs lielāka kapitāla piesaistes (alternatīvajām) izmaksām (2. pārbaude);
 - c) atjaunotu (pozitīvo) pašu kapitālu un panāktu daudz labāku parādsaistību stāvokli, salīdzinot ar pašreizējo grūtībās nonākušā uzņēmuma stāvokli (3. pārbaude); un
 - d) sasniegtu kredīspējas koeficientu, kas ļauj piekļūt kapitāla tirgiem bez valsts atbalsta (garantija) (4. pārbaude).

⁽⁸⁹⁾ Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 52. punktu ilgtermiņa dzīvotspēja tiek sasniegta, ja saņēmējs spēj nodrošināt atbilstīgu plānoto peļņu no kapitāla un konkurēt tirgū pats saviem spēkiem.

⁽⁹⁰⁾ Ieņēmumu samazinājums laika nišu nodošanas dēļ atbilst ieņēmumu deficītam, veicot mazāk tuvu lidojumu nekā bez laika nišu nodošanas. Tā kā TAP Air Portugal veiktie tuvie lidojumi arī nodrošina savienojumu ar tās globālo tīklu, ieņēmumu samazinājums ietver gan tiešo ieņēmumu no tuvu lidojumu pasažieriem zaudējumu, gan savienoto ieņēmumu no tādu tuvu lidojumu pasažieriem, kas pārsēžas no tuvajiem uz tālajiem lidojumiem, zaudējumu.

3. tabula

18 laika nišu nodošanas ietekme uz TAP Air Portugal dzīvotspējas atjaunošanu

2025. gads	Pārstrukturēšanas plāns Bez laika nišu nodošanas	Jutīguma analīze Ar 18 laika nišu nodošanu
1. dzīvotspējas pārbaude: ROCE > WACC 7,5–8 %; 2. pārbaude: ROE > pašu kapitāla izmaksas 10,5–11 %		
ROCE $(= (1-21\%) \cdot EBIT/CE)$	[..]	[..]
ROE $(= \text{neto ienākumi} / \text{pašu kapitāls})$	[..]	[..]
Parādsaistības un kredītspēja: 3. pārbaude, grūtībās nonācis uzņēmums (UiD), ja EBITDA/procenti < 1 un parāds/pašu kapitāls > 7,5; 4. pārbaude: parāds/EBITDA < 3–3,5		
Neto parāds / pašu kapitāls	[..]	[..]
EBITDA / procentu izdevumi	[..]	[..]
Neto parāds / EBITDA	[..]	[..]

- (317) Komisija ir arī pārbaudījusi, ka nelabvēlīgākos scenārijos (jutībās) TAP Air Portugal nebūtu vajadzīgs papildu atbalsts (piemēram, neto ienākumi aizvien ir pozitīvi un spēja piekļūt finanšu tirgiem aizvien ir pierādīta).
- (318) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija, no vienas puses, konstatē, ka apņemšanās nodot 18 laika nišas Lisabonas lidostā neapdraud TAP Air Portugal dzīvotspējas atjaunošanu.
- (319) No otras puses, Komisija atzīst, ka TAP Air Portugal pārstrukturēšanas perioda beigās darbotos ar pozitīvu, bet salīdzinoši zemu peļņas normu (aptuveni [..] % 2025. gadā). Turklāt tā parādsaistību apmērs, ko mēra, izmantojot pašu kapitāla bāzi, būtu [..]. Turklāt, lai gan jutīguma analīzes pamatā ir saspringtie tirgus apstākļi, piemēram, augošās degvielas izmaksas un inflācija, tajā nav paredzēta neparedzamu dramatisku pieprasījuma satricinājumu, piemēram, pandēmijas izraisītu satricinājumu, ietekme uz TAP dzīvotspēju. Ņemot vērā to, ka TAP Air Portugal darbību samazinājums, kas lielāks par pārstrukturēšanas ietvaros veikto, nesamērīgi ietekmētu TAP Air Portugal neto ienākumus, vairāk nekā 18 laika nišu nodošana var likt apšaubīt tā dzīvotspējas atjaunošanu nelabvēlīgākajos tirgus apstākļos.

Secinājums par apņemšanos nodot laika nišas Lisabonas lidostā

- (320) Ņemot vērā visu iepriekš minēto, Komisija secina, ka Portugāles ierosinātā apņemšanās ierobežot konkurences izkropļojumus Lisabonas lidostā, kurā TAP Air Portugal pēc pārstrukturēšanas būs nozīmīgs stāvoklis tirgū, atbilst pieņemamības nosacījumiem, kas izklāstīti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņēs, un tiks īstenota atbilstoši tiem.

iv) Iegādes un reklāmas aizlieguma novērtējums

- (321) Attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti ar rīcību, Portugāle apņemas nodrošināt, ka tiek veikti pasākumi, kas minēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 84. punktā, proti: i) pārstrukturēšanas periodā jāatturas no akciju iegādāšanās citos uzņēmumos, izņemot gadījumus, kad tas ir absolūti nepieciešams saņēmēja ilgtermiņa dzīvotspējas nodrošināšanai un ja to apstiprina Komisija, un ii) saņēmējam savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā jāatturas no valsts atbalsta kā konkurences priekšrocības publiskošanas (98. apsvērums). Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 83. punktu šie pasākumi nodrošinās, ka "atbalstu izmanto vienīgi tam, lai finansētu ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, un tas netiek nepamatoti izmantots, lai uzturētu nopietnus un pastāvīgus tirgus struktūras kropļojumus vai aizsargātu saņēmēju no veselīgas konkurences".
- (322) Tāpēc Komisija uzskata, ka pasākumi konkurences ierobežojumu mazināšanai ir piemēroti, lai samazinātu pārstrukturēšanas atbalsta negatīvo ietekmi.

6.4.2.7. Pārredzamība

- (323) Saskaņā ar Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkta g) apakšpunktu dalībvalstīm, Komisijai, ekonomikas dalībniekiem un sabiedrībai jābūt viegli pieejamiem visiem attiecīgajiem tiesību aktiem un būtiskajai informācijai par piešķirto atbalstu. Tas nozīmē, ka Portugālei ir jāievēro noteikumi par pārredzamību, kas paredzēti Glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 96. punktā. Komisija norāda, ka Portugāle attiecīgo informāciju darīs pieejamu tīmekļa vietnē:

<https://www.portaldiplomatico.mne.gov.pt/sobre-nos/gestao-e-transparencia/documentos-legais>.

6.5. Secinājums par saderību

- (324) Saskaņā ar Padomes Regulas (ES) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾ 9. panta 6. punktu lēmumus, ar ko izbeidz oficiālo izmeklēšanas procedūru, pieņem, tiklīdz ir novērstas radušās šaubas par paziņotā pasākuma saderību ar iekšējo tirgu.
- (325) Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija secina, ka, lai gan lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas ir novērstas, pārstrukturēšanas atbalsta negatīvā ietekme uz gaisa transporta nozari ir ierobežota, jo īpaši ņemot vērā pasākumus, kuri ierobežo konkurences izkropļojumus un kuru īstenošanu Portugālei būtu jānodrošina. Attiecīgi pārstrukturēšanas atbalsta pozitīvā ietekme uz saimnieciskās darbības attīstību gaisa transporta jomā, nodrošinot Portugāles savienojamību, un ar to saistīto darbību attīstību tūrisma nozarē, ja Portugāle nodrošina pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, atsver atlikušo negatīvo ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, kas tādējādi netiek nelabvēlīgi ietekmēta tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm. Tādēļ Portugāles apņemšanās būtu jānosaka kā atbalsta saderības nosacījumi.
- (326) Tāpēc savā vispārējā novērtējumā Komisija secina, ka pārstrukturēšanas atbalsts atbilst LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunktam, jo tas veicina gaisa transporta attīstību un ar to saistītās darbības un nekropļo konkurenci tādā mērā, kas būtu pretrunā kopīgām interesēm.
- (327) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka Portugālei ik pēc sešiem mēnešiem līdz pārstrukturēšanas perioda beigām ir jāsniedz regulāri ziņojumi par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu. Šajos ziņojumos jo īpaši tiks precizēti Portugāles piešķirtā finansējuma izmaksas datumi un saņēmēja paša ieguldījums, norises saistībā ar *TAP Air Portugal* flotes gaisa kuģiem un jaudu, jebkādas novirzes no pārstrukturēšanas plāna finanšu vai darbības rādītājiem attiecībā uz ieņēmumiem, izmaksu nepalielināšanos un izmaksu samazinājumu, pateicoties pārstrukturēšanas pasākumiem un peļņai, kā arī Portugāles vai attiecīgā gadījumā saņēmēja plānotie vai veiktie korektīvie pasākumi,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Pārstrukturēšanas atbalsts, ko Portugāles Republika plāno īstenot par labu saimnieciskās darbības vienībai, kuru pašlaik pilnībā kontrolē Portugāles valsts un kurā ietilpst *Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.*, *Transportes Aéreos Portugueses S.A.*-*TAP Air Portugal* un visi to meitasuzņēmumi, kā pasākumus 2 550 miljonu EUR apmērā, ir saderīgs ar iekšējo tirgu, ievērojot 2. pantā paredzētos nosacījumus.

2. pants

1. Portugāles Republika uzskata, ka *Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.*, *Transportes Aéreos Portugueses S.A.*-*TAP Air Portugal* vai to meitasuzņēmumi attiecīgajos termiņos pilnībā īsteno pārstrukturēšanas plānā iekļautos pasākumus, kā izklāstīts šajā lēmumā.

⁽⁹¹⁾ Padomes Regula (ES) 2015/1589 (2015. gada 13. jūlijs), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Līguma par Eiropas Savienības darbību 108. panta piemērošanai (OV L 248, 24.9.2015., 9. lpp.).

2. Portugāles Republika uzskata, ka *Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.*, *Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal* vai to meitasuzņēmumi attiecīgajos pārstrukturēšanas plānā noteiktajos termiņos pilnībā īsteno pasākumus, kas ierobežo konkurences izkropļojumus, kā izklāstīts šajā lēmumā, proti:

- a) pilnībā atsavinot daļas *SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A.* un *Catering de Portugal, S.A.*;
- b) ierobežojot *Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal* floti līdz ne vairāk kā [90–100] gaisa kuģiem;
- c) piedāvājot nodot 18 dienas laika nišas Lisabonas lidostā;
- d) atturoties no akciju iegādes citos uzņēmumos, izņemot gadījumus, kad tas ir absolūti nepieciešams, lai nodrošinātu *Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.*, *Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal* vai to meitasuzņēmumu ilgtermiņa dzīvotspēju, un šajā gadījumā ar nosacījumu, ka Komisija apstiprina iegādi, un
- e) savu produktu un pakalpojumu tirgvedībā atturoties no valsts atbalsta kā konkurences priekšrocības publiskošanas.

3. Portugāles Republika ik pēc sešiem mēnešiem sniedz Komisijai regulārus ziņojumus par pārstrukturēšanas plāna īstenošanu, sākot no šā lēmuma pieņemšanas dienas līdz pārstrukturēšanas perioda beigām 2025. gada 31. decembrī. Šajos ziņojumos jo īpaši tiks precizēti datumi, kad faktiski tika izmaksāts valsts piešķirtais finansējums, kā arī saņēmēja pašu ieguldījums, tīkla attīstība, stāvoklis tirgū, gaisa kuģi un *Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal* flotes jauda, jebkādas novirzes no pārstrukturēšanas plāna finanšu vai darbības rādītājiem attiecībā uz ieņēmumiem, izmaksu nepalielināšanos un izmaksu samazinājumu, pateicoties pārstrukturēšanas pasākumiem, un Portugāles vai attiecīgā gadījumā saņēmēja plānotie vai veiktie korektīvie pasākumi.

3. pants

Portugāles Republika divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas informē Komisiju par veiktajiem pasākumiem, lai nodrošinātu atbilstību.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Portugāles Republikai.

Briselē, 2021. gada 21. decembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Margrethe VESTAGER

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/764

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Horvātija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2284)

(Autentisks ir tikai teksts horvātu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

⁽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) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regula (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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Horvātijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Horvātijas ierosinātos vietējā līmeņa darbības uzlabošanas 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.
- (9) Tā kā Horvātijā nav nevienas lidostas, uz kuru attiecas Īstenošanas regula (ES) 2019/317, attiecībā uz RP3 tās RP3 darbības uzlabošanas plāna projektā nav iekļauti vietējie darbības uzlabošanas mērķi termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Tāpēc šajā lēmumā ietvertie konstatējumi attiecas tikai uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “drošība”

- (10) Galvenajā darbības jomā “drošība” Komisija ir novērtējusi Horvātijas 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.
- (11) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “drošība”, kurus ierosināja Horvātijā attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Horvātija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Drošības politika un mērķi	B	B	B	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (12) Attiecībā uz Horvātijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (*Croatia Control*) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi “drošības politika un mērķi”, kā arī attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam.
- (13) Komisija norāda, ka Horvātijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā *Croatia Control* ir noteikti pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, piemēram, tādas efektīvas drošības pārvaldības sistēmas ieviešana, kas spēj agrīnā posmā identificēt un mazināt drošības risku, riska analīzes instrumenta (RAI) nodrošinātās smaguma pakāpes klasifikācijas piemērošana, ziņošana par “taisnīguma kultūru” un citi īpaši drošības instrumenti. Tomēr Komisija uzskata, ka būtu jāapraksta konkrētie pasākumi, lai norādītu, kā *Croatia Control* sasniegs drošības mērķus jomā “drošības politika un mērķi”.
- (14) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 12. un 13. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Horvātijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (15) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Horvātijas 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. Mērķi, kas ietverti Horvātijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (16) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (17) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Horvātija, un *ERNIP* noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par *RP3*, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Horvātijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Atsauces vērtības Horvātijai	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

- (18) Komisija konstatē, ka Horvātijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (19) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Horvātija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver turpmāku pārrobežu sadarbību ar Bosniju un Hercegovinu Dienvidaustrumu valstu kopējās iniciatīvas “Brīvā maršruta gaisa telpa” (*SECSI FRA*) ietvaros, veikspējas navigācijas ieviešanu, kā arī pasākumus gaisa telpas elastīgas izmantošanas turpmākai uzlabošanai. Turklāt Komisija norāda, ka Horvātija kopš 2018. gada jau ir ieviesusi brīvā maršruta gaisa telpu (*FRA*) Zagrebas lidojuma informācijas reģionā no 205. lidojuma līmeņa.
- (20) Pamatojoties uz 18. un 19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Horvātijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veiktspēja”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Horvātijas 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. Mērķi, kas ietverti Horvātijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Horvātijas ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par *RP3*, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Horvātijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,09	0,16	0,17	0,17
Atsauces vērtības Horvātijai	0,09	0,16	0,17	0,17

- (24) Komisija konstatē, ka Horvātijas ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Horvātija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veikspējas mērķu sasniegšanai. Minētie pasākumi ietver vairākus gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) sistēmas uzlabojumus, jaunu gaisa telpas sektorizāciju, kā arī ievērojamu plānotā gaisa satiksmes vadības dispečeru pilnslodzes ekvivalentu (*FTE*) skaita pieaugumu laikposmā no 2022. līdz 2024. kalendāram gadam.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Horvātijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veiktspēja”.

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

- (27) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Horvātijas 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 *DUC* tendence *RP3* laikā, *DUC* ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā (“*RP2*”) un *RP3* (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī *DUC* bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (28) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (29) Horvātijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par *RP3* ir šādi:

Horvātijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,6-1 EUR	40,3-1 EUR	69,46 EUR	53,3-5 EUR	46,2-9 EUR	40,8 EUR

- (30) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Horvātijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +0,3 % *RP3* laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.

- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmeni aprēķināto Horvātijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir -2,3 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Horvātijas bāzes līnijas vērtība DUC 40,31 EUR, izsakot EUR2017, ir par 3,2 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 39,05 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"). Tomēr Komisija atzīmē, ka Horvātijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas 2024. gadā būs par -1,8 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (33) Kā norādīts 30. un 31. apsvērumā, ir skaidrs, ka Horvātija pārsniedz gan RP3 Savienības mēroga DUC tendenci, gan Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendenci, kuru tā pārsniedz ievērojamā apmērā. Turklāt Horvātijas DUC 2024. gadā ir mazākas par 2014. gada bāzes līnijas vērtību un ir stabilas salīdzinājumā ar 2019. gada bāzes līnijas vērtību. Tas liecina, ka Horvātija ir guvusi izmaksu efektivitātes pieaugumu ilgtermiņā, ko vēl vairāk apstiprina konstatējums, ka Horvātijas DUC 2024. gadam ir mazākas par salīdzināmās grupas vidējo vērtību. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Horvātija ir pierādījusi izmaksu efektivitātes pieaugumu, kas pārsniedz Savienības mēroga tendences, un tas ir pietiekams pamats, lai apliecinātu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jomā "izmaksu efektivitāte" RP3.
- (34) Pamatojoties uz 30.–33. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Horvātijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

SECINĀJUMI

- (35) Pamatojoties uz 10.–34. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Horvātijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (36) 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 verifikācijas kontekstā. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (37) 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Horvātija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Horvātijas Republikai.

Brišēlē, 2022. gada 13. aprīlī

*Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN*

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Horvātija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Horvātija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Croatia Control	Drošības politika un mērķi	B	B	B	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Horvātijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %
Atsauces vērtības Horvātijai	1,46 %	1,46 %	1,46 %	1,46 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Horvātijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,09	0,16	0,17	0,17
Atsauces vērtības Horvātijai	0,09	0,16	0,17	0,17

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Horvātijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	377,6 HRK	300,8 HRK	518,3 HRK	398,1 HRK	345,4 HRK	305,0 HRK
	50,6- 1 EUR	40,3- 1 EUR	69,46 EUR	53,3- 5 EUR	46,2- 9 EUR	40,87EUR- EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/765

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Somija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2285)

(Autentisks ir tikai teksts somu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta ("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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 verificācijas Komisija pieprasīja dalībvalstīm līdz 2021. gada 17. novembrim iesniegt atjauninātus darbības uzlabošanas plānu projektus. Šajā lēmumā norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Somijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Somijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Somijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Somija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Somija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ANS Finland	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Attiecībā uz Somijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (ANS Finland) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Somijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikti pasākumi, kas ir jāveic ANS Finland, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, piemēram, turpināt īstenot Komisijas Īstenošanas regulai 2017/373 ⁽⁶⁾ atbilstošus pasākumus, vadošajam drošības personālam turpināt nepārtraukti uzraudzīt drošības darbības uzlabošanas mērķus, kā arī izstrādāt ieguldījumu sistēmu gaisa telpas un resursu pārvaldības optimizēšanai, lai uzlabotu drošību un sekmētu dinamisku un izmaksu ziņā efektīvu pārrobežu pakalpojumu sniegšanu.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Somijas 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. Mērķi, kas ietverti Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 tādejādi tā īstenošana bija kļuvusi galīga, neatstājot iespēju veikt atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādejādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

⁽⁶⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.)

- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Somija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Somijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %
Atsauces vērtības Somijai	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

- (17) Komisija konstatē, ka Somijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Somija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā turpmāku brīvā maršruta gaisa telpas (FRA) īstenošanu no 95. līdz 660. lidojuma līmenim. Turklāt Komisija norāda, ka Somija jau piedalās Ziemeļeiropas brīvā maršruta gaisa telpas (NEFRA) iniciatīvā, ko īsteno Ziemeļaustrumu funkcionālā gaisa telpas bloka (“NE FAB”) un Dānijas un Somijas funkcionālā gaisa telpas bloka (“DK-SE FAB”) dalībvalstis.
- (19) Pamatojoties uz 17. un 18. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (20) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Somijas 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. Mērķi, kas ietverti Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tikla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (21) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (22) Somijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tikla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Somijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,03	0,05	0,05	0,05
Atsauces vērtības Somijai	0,03	0,05	0,05	0,05

- (23) Komisija konstatē, ka Somijas ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (24) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Somija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veikspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver *Datalink* īstenošanu 195. un turpmākajos lidojuma līmeņos, plašu [gaisa] telpas multilaterāciju, kā arī dinamisku pārrobežu sektorizāciju, īstenojot *FINEST* – pārrobežu iniciatīvu starp Somijas un Igaunijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (attiecīgi *ANS Finland* un *EANS*) nolūkā nodrošināt gaisa satiksmes vadības pakalpojumu dinamisku pārvaldību starp Helsinku un Tallinas gaisa satiksmes vadības centriem. Turklāt Komisija konstatēja, ka Somija RP3 laikā plāno veikt vairākus uzlabojumus gaisa satiksmes pārvaldības sistēmā, tajā skaitā izveidot kopēju lidojuma datu apstrādes sistēmu ar Igauniju, lai palielinātu pārrobežu sadarbību, kā arī uzlabot balss saziņas sistēmu (VCS).
- (25) Komisija arī konstatēja, ka Somija plāno no 2022. gada nedaudz palielināt gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) pilnslodzes ekvivalentus un ieviest kopēju ATCO dežūru un darba plānošanu ar Igauniju.
- (26) Pamatojoties uz 23.–25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veiktspēja”.

Pārskats par veikspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veikspējas mērķu projektiem papildināja ar veikspējas mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Somiju.

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

- (28) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Somijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā (“RP2”) un RP3 (2015.–2024. gads) un DUC bāzes līnijas vērtība tarififikācijas zonas līmenī salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (29) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (30) Somijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Somijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gad- s – bāzes līnijas vērtība	2019. gad- s – 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)	55,87 EUR	40,70 EUR	81,42 EUR	48,63 EUR	41,43 EUR	40,22 EUR

- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Somijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir -0,3 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Somijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir -3,6 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Somijas DUC bāzes līnijas vērtība 40,70 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 17,4 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 49,28 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Somijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir -13,6 %.
- (34) Pamatojoties uz 31.–33. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (35) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Somiju.

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

- (36) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veikspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (37) Komisija norāda, ka maršruta veikspējas stimulu shēma, kas ierosināta Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,0 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (38) Komisija norāda, ka termināla veikspējas stimulu shēma, kas ierosināta Somijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,25 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,0 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (39) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir attiecīgi 0,50 % un 0,25 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (40) Tāpēc Somijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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, un, pēc Komisijas domām, šādas pārskatīšanas rezultātā maksimālie finansiālie zaudējumi būtu jānosaka vismaz 1 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (41) Pamatojoties uz .10.–40. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Somijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (42) 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 vienības likmes atbilstības verificācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (43) 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 kuras 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Somija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Somijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Somija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Somija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ANS Finland	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Somijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %
Atsauces vērtības Somijai	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Somijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,03	0,05	0,05	0,05
Atsauces vērtības Somijai	0,03	0,05	0,05	0,05

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”**Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas**

Somijas maršruta tarifācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	55,87 EUR	40,70 EUR	81,42 EUR	48,63 EUR	41,43 EUR	40,22 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/766

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Īrija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2287)

(Autentiski ir tikai teksti angļu un īru 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Īrijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plānu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Īrijas ierosinātos vietējā līmeņa darbības uzlabošanas 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 plāna projektu attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Īrijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Īrija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Īrija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
IAA	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Komisija ir konstatējusi, ka Īrijas ierosinātie drošības mērķu projekti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (IAA) ir līdzvērtīgi Savienības mēroga drošības mērķiem, katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Īrijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir minēti pasākumi, ko Īrijas Aviācijas iestāde (IAA) plānojsi darbības plānā vietējo drošības mērķu sasniegšanai. Pasākumi ietver Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2017/373 ⁽⁹⁾ noteikto prasību īstenošanu, kā arī ar drošību saistītas investīcijas. Valsts uzraudzības iestāde (NSA) norāda, ka tā turpinās katru gadu pārskatīt drošības pārvaldības efektivitātes anketas rezultātus un noteiks korektīvus pasākumus jebkurās neatbilstības jomās, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Īrijas 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. Mērķi, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 tādejādi tā īstenošana bija kļuvusi galīga, neatstājot iespēju veikt atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādejādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

⁽⁹⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Īrija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Īrijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %
Atsauces vērtības Īrijai	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

- (17) Komisija konstatē, ka Īrijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Īrija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver Šenonas lidojuma informācijas reģiona (FIR) reorganizāciju, kā arī veikspējas navigācijas (PBN) pārejas plāna īstenošanu.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Īrija jau ir ieviesusi brīvā maršruta gaisa telpu (FRA) gan augšējā, gan apakšējā gaisa telpā.
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Īrijas 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. Mērķi, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tikla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Īrijas ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tikla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Īrijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,01	0,03	0,03	0,03
Atsauces vērtības Īrijai	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisija konstatē, ka Īrijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Īrija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Minētie pasākumi ietver elastīgu gaisa telpas sektorizāciju, gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) daudzpakāpju kvalifikāciju piešķiršanu, ārkārtas situāciju maršruta darbību centru Šenonas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centram (ACC) un projektus, kas vērsti uz nozares veiktspējas palielināšanu.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Īriju.
- (28) Komisija ir konstatējusi, ka ierosinātie RP3 mērķi attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos, kas svārstās no 0,25 līdz 0,20 minūtēm katrā lidojumā no 2021. līdz 2024. kalendāra gadam, ir ievērojami augstāki nekā sasniegtie ATFM kavēšanās rādītāji visos otrā pārskata perioda ("RP2") kalendāra gados, izņemot vienu gadu, ar vidējo šajā periodā novēroto ielidošanas ATFM kavēšanos aptuveni 0,15 minūtes katrā lidojumā.
- (29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Īrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla veiktspējas mērķi, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, vai būtu jāpārskata veiktspējas mērķu projekti termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, mērķus koriģējot uz leju.

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

- (30) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Īrijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (31) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (32) Īrijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Īrijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	26,36 EUR	25,03 EUR	47,25 EUR	29,84 EUR	25,01 EUR	24,66 EUR

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Īrijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir $-0,4\%$ gadā RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir $+1,0\%$ tajā pašā periodā.
- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Īrijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir $-0,7\%$ gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir $-1,3\%$ tajā pašā periodā.
- (35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Īrijas bāzes līnijas vērtība DUC 25,03 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par $52,9\%$ mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 53,20 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Īrijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam arī turpmāk būs par $51,1\%$ mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (36) Kā norādīts 33. apsvērumā, ir skaidrs, ka Īrijas DUC tendence RP3 lielā mērā pārsniedz attiecīgo Savienības mēroga tendenci. Turklāt Īrijas DUC 2024. gadā ir nedaudz mazākas par 2014. un 2019. gada bāzes līnijas vērtībām, kas liecina, ka efektīvi izmaksu efektivitātes ieguvumi tiek sasniegti gan vidējā termiņā, gan ilgtermiņā. Visbeidzot, kā norādīts 35. apsvērumā, Īrija uzrāda spēcīgus izmaksu efektivitātes rādītājus DUC ziņā, jo Īrijas bāzes līnijas vērtība 2019. gadam un DUC 2024. gadam ir ievērojami mazākas (par vairāk nekā 50%) nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējās vērtības. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka novirze no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences, kas norādīta 34. apsvērumā, neliedz noteikt, ka Īrija nodrošina atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jomā "izmaksu efektivitāte".
- (37) Pamatojoties uz 33.–36. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (38) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Īriju.

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

- (39) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veiktspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu pārskatu ir papildinājusi ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (40) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, gan termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus $0,50\%$ apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu $0,0\%$ apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (41) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām, Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegto ekspertu padomu, 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.

- (42) Tāpēc Īrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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.

SECINĀJUMI

- (43) Pamatojoties uz 9.–42. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Īrijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (44) 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.
- (45) 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Īrija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Īrijai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Īrija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Īrija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
IAA	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Īrijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %
Atsauces vērtības Īrijai	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Īrijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtes katrā lidojumā	0,01	0,03	0,03	0,03
Atsauces vērtības Īrijai	0,01	0,03	0,03	0,03

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”**Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas**

Īrijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	26,36 EUR	25,03 EUR	47,25 EUR	29,84 EUR	25,01 EUR	24,66 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/767

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Portugāle iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2288)

(Autentisks ir tikai teksts portugāļu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Portugāles iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Portugāles ierosinātos vietējā līmeņa darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Portugāles 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Portugāle attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Portugāle	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Attiecībā uz Portugāles ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (NAV Portugal) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Portugāles iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikti NAV Portugal pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, piemēram, esošo rīku modernizācija, drošības rādītāju uzraudzības procesa uzlabošana un ziņošana par drošības kultūru, kā arī ar drošības pārvaldības sistēmu saistītās apmācības sistēmas pārskatīšana.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Portugāles 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. Mērķi, kas ietverti Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršruta tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Portugāle, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Portugāles maršruta vides mērķu projekts , kas izteikts kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Atsauces vērtības Portugālei	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) Komisija konstatē, ka Portugāles ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Portugāle darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā Madeiras termināļa manevrēšanas laukuma (TMA) optimizēšanu un paplašināšanu, veikspējas navigācijas (PBN) pārejas plāna īstenošanu, jaunas standarta instrumentālās izlidošanas (SID) un standarta instrumentālās ielidošanas (STAR) struktūras Kaškaišā, Lisabonas TMA punktu apvienošanas sistēmu, kā arī vairākus pasākumus pārrobežu sadarbības palielināšanai ar Franciju, Spāniju un Maroku.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Portugāle jau ir ieviesusi brīvā maršruta gaisa telpu (FRA) no 245. lidojuma līmeņa Lisabonas lidojuma informācijas reģionā (FIR) un plāno 2024. gada beigās paplašināt FIR līdz Santamarijas FIR.
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Portugāles 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. Mērķi, kas ietverti Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucē vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Portugāles ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucē vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Portugāles maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,09	0,13	0,13	0,13
Atsauces vērtības Portugālei	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) Komisija konstatē, ka Portugāles ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Portugāle darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veikspējas mērķu sasniegšanai. Minētie pasākumi ietver pāreju uz jaunu gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmu un vadības (OPS) telpu, gaisa telpas izmaiņas, tajā skaitā FRA pārrobežu iniciatīvas, uzlabotas gaisa satiksmes plūsmas un veikspējas pārvaldības (ATFCM) procedūras, kā arī darbinieku darbā pieņemšanas plāna īstenošanu, lai būtiski palielinātu gaisa satiksmes vadības dispečeru pilnslodzes ekvivalentu (FTE) skaitu (+ 25 % līdz 2024. gadam salīdzinājumā ar 2019. gada līmeni).
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veikspēja”.

Pārskats par veikspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veikspējas mērķu projektiem papildināja ar veikspējas mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Portugāli.
- (28) Komisija konstatē, ka, lidostu līmenī salīdzinot valsts mērķu projektus attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos ar līdzīgu lidostu darbību otrajā pārskata periodā (RP2), Komisija ir konstatējusi, ka Lisabonas un Porto lidostā ATFM kavēšanās ir paredzama lielāka, nekā prognozēts līdzīgām lidostām.
- (29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Portugālei saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla veikspējas mērķi, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, vai būtu jāpārskata veikspējas mērķu projekti termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, mērķus koriģējot uz leju.

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

- (30) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Portugāles 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarifācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (31) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (32) Portugāles ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Portugāles kontinentālās daļas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Portugāles maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,1 % gadā RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Portugāles maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +0,5 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (35) Tomēr būtu jāņem vērā, ka, salīdzinot 33. un 34. apsvērumā minētās vietējā un Savienības mēroga DUC tendences, un atbilstīgi Eirokontroles STATFOR prognozētajam, maršruta satiksmes pieaugums Portugālei RP3 laikā ir paredzēts ievērojami mazāks nekā vidējais satiksmes pieaugums Savienības mērogā. Tas nozīmē, ka Portugālei ir grūtāk panākt atbilstību minētajām Savienības mēroga DUC tendencēm.
- (36) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Portugāles bāzes līnijas vērtība DUC 34,88 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 12,2 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 39,73 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Portugāles aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam arī turpmāk būs par 9,8 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (37) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 33. un 34. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences vai Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences ir radušās 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.
- (38) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija konstatēja, ka Portugāle darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus un investīcijas, kuras aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (NAV Portugal) ir jāīsteno, lai sasniegtu vietējos veiktspējas mērķus.
- (39) Jo īpaši Portugāle plāno nodot ekspluatācijā jaunu ATM sistēmu, jo pašlaik izmantotā sistēma ir sasniegusi sava dzīves cikla beigas un ir jānomaina. Šis pasākums patiešām ir svarīgs, lai nākotnē nodrošinātu atbilstošu veiktspēju, jo esošā ATM sistēma bija atbildīga par ievērojamu daļu ATFM kavējumu, ko NAV Portugal radīja RP2 laikā apstākļos, kas pastāvēja pirms Covid. Jaunā ATM sistēma samazinās gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) darba slodzi uz katru gaisa kuģi un nodrošinās jaunas funkcijas, tādējādi nodrošinot darbības ieguvumus.
- (40) Turklāt Portugāle plāno RP3 laikā ievērojami palielināt pilna laika ekvivalenta ATCO skaitu darbībās. Šī attīstība ir būtiska, lai līdz RP3 beigām Portugāles maršruta gaisa telpā varētu atvērt lielāku skaitu sektoru, kas palielinās nodrošināto veiktspēju.

- (41) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes detalizēto analīzi, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi, ko Portugāle ir izklāstījusi darbības plāna projektā, patiešām ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējās veiktspējas mērķus. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto izvērtējumu, var secināt, ka šo pasākumu papildu izmaksas ir lielākas nekā 33. un 34. apsvērumā minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences un no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences.
- (42) Tāpēc, ņemot vērā 38.–41. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Portugāli.
- (43) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka nav nepieciešams sīkāk pārbaudīt, vai attiecībā uz Portugāli ir izpildīts 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs.
- (44) Pamatojoties uz 33.–43. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (45) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Portugāli.

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

- (46) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veiktspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu pārskatu ir papildinājusi ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (47) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, gan termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Portugāles darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,5 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,5 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (48) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām, Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, 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) Tāpēc Portugālei saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) apakšpunktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti maršruta un termināla veiktspējas 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.

SECINĀJUMI

- (50) Pamatojoties uz 9.–49. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Portugāles iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

- (51) 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 tarifācijas 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.
- (52) 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 tarifācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Portugāles Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Portugāle iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Portugāle	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Portugāles maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Atsauces vērtības Portugālei	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Portugāles maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,09	0,13	0,13	0,13
Atsauces vērtības Portugālei	0,09	0,13	0,13	0,13

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Portugāles kontinentālās daļas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/768

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Slovākija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2289)

(Autentisks ir tikai teksts slovāku 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Slovākijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Slovākijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.
- (9) Tā kā Slovākijā nav nevienas lidostas, uz kuru attiecas Īstenošanas regula (ES) 2019/317, attiecībā uz RP3 tās RP3 darbības uzlabošanas plāna projektā nav iekļauti vietējie darbības uzlabošanas mērķi termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Tāpēc šajā lēmumā ietvertie konstatējumi attiecas tikai uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “drošība”

- (10) Galvenajā darbības jomā “drošība” Komisija ir novērtējusi Slovākijas 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.
- (11) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “drošība”, kurus ierosināja Slovākija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Slovākija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
LPS SR	Drošības politika un mērķi	B	B	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	B	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	B	B	C	C

- (12) Attiecībā uz drošības mērķu projektiem, ko Slovākija ierosinājusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (LPS SR), Komisija konstatē attiecībā uz drošības veicināšanu, ka vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam. Attiecībā uz jomu “drošības nodrošināšana” vietējie mērķi ir saskaņoti ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, sākot no 2022. gada un turpmāk, savukārt jomā “drošības politika un mērķu” un “drošības kultūra” Savienības mēroga mērķi ir plānots sasniegt no 2023. gada. Visbeidzot, attiecībā uz jomu “drošības riska pārvaldība” saskaņotību ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi ir plānots sasniegt 2024. gadā.
- (13) Komisija norāda, ka Slovākijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā LPS SR ir noteikti pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, piemēram, pasākumi taisnīguma kultūras veicināšanai, ārkārtas reaģēšanas procedūru stiprināšana, kā arī pasākumi saistībā ar darbinieku apmācību drošības pārvaldības jomā.
- (14) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 12. un 13. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi drošības jomā, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Slovākijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (15) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Slovākijas 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. Mērķi, kas ietverti Slovākijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (16) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (17) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Slovākija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Slovākijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %
Atsauces vērtības Slovākijai	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

- (18) Komisija konstatē, ka Slovākijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (19) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Slovākija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver turpmāku virzību uz Dienvidaustrumeiropas brīvā maršruta gaisa telpas (*SEE FRA*) ieviešanu, lielāku pārrobežu sadarbību un Bratislavas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra gaisa telpas pārsektorizāciju.
- (20) Turklāt Komisija konstatē, ka Slovākija jau ir ieviesusi 24 stundu brīvā maršruta gaisa telpu.
- (21) Pamatojoties uz 18.–20. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Slovākijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (22) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Slovākijas 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. Mērķi, kas ietverti Slovākijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucē vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (23) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (24) Slovākijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucē vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Slovākijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,05	0,07	0,08	0,07
Atsauces vērtības Slovākijai	0,05	0,07	0,08	0,07

- (25) Komisija konstatē, ka Slovērijas ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (26) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Slovērija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veikspējas mērķu sasniegšanai. Norādītie pasākumi ietver gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmas modernizāciju, datu pārraides sakaru "gaiss-zeme" ieviešanu, nozares veikspējas pārvērtēšanu un palielināšanu, daļību SEE FRA projektā, gaisa satiksmes plūsmu un veikspējas pārvaldības paņēmieni uzlabošanu, kā arī vairāku gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) pieņemšanu darbā, tādējādi līdz RP3 beigām kopumā palielinot ATCO pilnslodzes ekvivalentu (FTE) skaitu.
- (27) Pamatojoties uz 25. un 26. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Slovērijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veikspēja".

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

- (28) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Slovērijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā ("RP2") un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (29) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (30) Slovērijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Slovērijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	57,0- 8 EUR	47,1- 8 EUR	80,5- 1 EUR	68,5- 1 EUR	59,1- 2 EUR	51,8- 8 EUR

- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Slovērijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,4 % gadā RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Slovērijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –1,1 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (33) Tomēr būtu jāņem vērā, ka, salīdzinot 31. un 32. apsvērumā minētās vietējās un Savienības mēroga DUC tendences, un atbilstīgi Eirokontroles STATFOR prognozētajam, maršruta satiksmes pieaugums Slovērijai RP3 laikā ir paredzēts ievērojami mazāks nekā vidējais satiksmes pieaugums Savienības mērogā. Tas nozīmē, ka Slovērijai ir grūtāk panākt atbilstību minētajām Savienības mēroga DUC tendencēm.

- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija konstatē, ka Slovākijas bāzes līnijas vērtība DUC 47,18 EUR, izteikta EUR2017, ir par 23,5 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 38,19 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"). Komisija atzīmē, ka minētā starpība RP3 laikā kļūst vēl lielāka, jo Slovākijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas par 2024. gadu ir par 28,9 % lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (35) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 31., 32. un 34. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences un Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences ir radušās 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.
- (36) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija konstatēja, ka Slovākija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus un investīcijas, kuras aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (proti, LPS SR) ir jāīsteno, lai sasniegtu vietējos veiktspējas mērķus.
- (37) Jo īpaši Slovākija plāno līdz RP3 beigām ievērojami palielināt ATCO pilnslodzes ekvivalentu skaitu. Kā paskaidrojusi Slovākija, LPS SR bija plaši jāizmanto ATCO virsstundu darbs, lai apmierinātu satiksmes pieprasījumu pirms Covid apstākļos. Ir saprotams, ka tas ilgtermiņā nebūtu ilgtspējīgi ne darbības, ne finansiālā ziņā, un tāpēc LPS SR plāno turpināt papildu ATCO pieņemšanu darbā un apmācību, lai apmierinātu prognozēto satiksmes pieprasījumu nākotnē. Turpmāk veiktspēju ir paredzēts uzlabot, modernizējot ATM sistēmu, tajā skaitā ieviešot datu pārraides sakaru "gaiss–zeme" funkcionalitāti un sarežģītības rīku, ar kuru var nodrošināt labāku gaisa satiksmes vadības veiktspējas pārvaldību.
- (38) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes detalizēto analīzi, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi, ko Slovākija ir izklāstījusi darbības uzlabošanas plāna projektā, patiešām ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējās veiktspējas mērķus. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto izvērtējumu, var secināt, ka šo pasākumu papildu izmaksas ir lielākas nekā 31. un 32. apsvērumā minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences un no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences.
- (39) Tāpēc, ņemot vērā 36.–38. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Slovākiju.
- (40) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka nav nepieciešams sīkāk pārbaudīt, vai attiecībā uz Slovākiju ir izpildīts 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs.
- (41) Pamatojoties uz 28.–40. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Slovākijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

SECINĀJUMI

- (42) Pamatojoties uz 10.–41. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Slovākijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (43) 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 tarifācijas 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.

- (44) 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 kuras 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Slovēnija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Slovēnijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Slovēnija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Slovākija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
LPS SR	Drošības politika un mērķi	B	B	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	B	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	B	B	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Slovākijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %
Atsauces vērtības Slovēnijai	2,15 %	2,13 %	2,13 %	2,13 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Slovākijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,05	0,07	0,08	0,07
Atsauces vērtības Slovēnijai	0,05	0,07	0,08	0,07

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Slovākijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	57,0- 8 EUR	47,1- 8 EUR	80,5- 1 EUR	68,5- 1 EUR	59,1- 2 EUR	51,8- 8 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/769

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Lietuva iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2290)

(Autentisks ir tikai teksts lietuviešu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarififikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos darbības uzlabošanas plānu projektos, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (2) Covid-19 pandēmijas uzliesmojums kopš 2020. 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.
- (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.

⁽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 tarififikācijas 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⁾ 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) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regula (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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Lietuvas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Lietuvas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.
- (9) Tā kā Lietuvā nav lidostas, uz kuru RP3 attiektos Īstenošanas regula (ES) 2019/317, tās RP3 darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādīti vietējie darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Tāpēc šajā lēmumā ietvertie konstatējumi attiecas vienīgi uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (10) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Lietuvas 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.
- (11) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Lietuva attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Lietuva	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (12) Komisija konstatēja, ka drošības mērķu projekti, ko Igaunija ierosinājusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (Oro Navigacija), ir vienādi ar Savienības mēroga mērķiem katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (13) Komisija norāda, ka Lietuvas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā noteikti pasākumi, kas ir jāveic Oro Navigacija, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, piemēram, ieviest jaunu gaisa satiksmes pārvaldības ("ATM") sistēmu ar papildu drošības funkcijām, regulāri pārskatīt drošības politiku attiecībā uz valsts un starptautisko noteikumu ievērošanu, stiprināt apmācību drošības jautājumos un paplašināt civilmilitāro sadarbību.
- (14) Pamatojoties uz 12. un 13. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Lietuvas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "drošība".

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "vide"

- (15) Saistībā ar galveno darbības jomu "vide" Lietuvas 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. Mērķi, kas ietverti Lietuvas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā ("ERNIP"), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (16) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā "vide". Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (17) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Lietuva, un *ERNIP* noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par *RP3*, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Lietuvas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Atsauces vērtības Lietuvai	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) Komisija konstatē, ka Lietuvas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (19) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Lietuva darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā brīvā maršruta gaisa telpas procedūru paplašināšanu Baltijas funkcionālajā gaisa telpas blokā līdz 2022. gada februārim, kā arī pasākumus, ko *ERNIP* ieteica tīkla pārvaldnieks un kas ietver veikspējas navigācijas pārejas plānu un gaisa telpas konfigurācijas būtisku maiņu.
- (20) Pamatojoties uz 18. un 19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Lietuvas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Lietuvas 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. Mērķi, kas ietverti Lietuvas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi *RP3*, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Lietuvas ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par *RP3*, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Lietuvas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,01	0,03	0,03	0,03
Atsauces vērtības Lietuvai	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisija konstatē, ka Lietuvas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Lietuva darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver Viļņas gaisa satiksmes vadības centra gaisa telpas optimizāciju, jaunas ATM sistēmas ieviešanu, kā arī jaunas gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) dežūru plānošanas sistēmas ieviešanu 2022. gadā.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Lietuvas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

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

- (27) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Lietuvas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (28) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (29) Lietuvas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Lietuvas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	45,12 EUR	37,64 EUR	50,51 EUR	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR

- (30) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Lietuvas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir –0,1 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Lietuvas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –2,0 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Lietuvas DUC bāzes līnijas vērtība 37,64 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 42,7 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 26,39 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Lietuvas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir 23,0 %.

- (33) Kā norādīts 30. un 31. apsvērumā Lietuva pārsniedz gan Savienības mēroga DUC tendenci RP3 laikā, gan Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendenci. Turklāt Lietuvas DUC 2024. gadā ir mazākas nekā 2014. gada bāzes līnijas vērtība, bet stabilas salīdzinājumā ar 2019. gada bāzes līnijas vērtību. Neskatoties uz 32. apsvērumā norādītajām atšķirībām starp Lietuvas bāzes līnijas vērtību un salīdzinājuma grupas vidējo rādītāju, Lietuva ir panākusi izmaksu efektivitātes pieaugumu, kas pārsniedz Savienības mēroga tendences un dod pietiekamu pamatu secinājumam par atbilstību Savienības mēroga izmaksu efektivitātes uzlabošanas mērķiem RP3 laikā.
- (34) Pamatojoties uz 27.–33. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Lietuvas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

SECINĀJUMI

- (35) Pamatojoties uz 10.–34. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Lietuvas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (36) 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 vienības likmes atbilstības verifikācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (37) 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 kuras 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Lietuva iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam (“RP3”), kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Lietuvas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Lietuva iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Lietuva	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Oro Navigacija	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Lietuvas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %
Atsauces vērtības Lietuvai	1,93 %	1,92 %	1,92 %	1,92 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Lietuvas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,01	0,03	0,03	0,03
Atsauces vērtības Lietuvai	0,01	0,03	0,03	0,03

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Lietuvas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	45,12 EUR	37,64 EUR	50,51 EUR	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/770

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Dānija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2291)

(Autentisks ir tikai teksts dāņu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Dānijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Dānijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Dānijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Dānija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Dānija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Naviair	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	B	C	D	D
	Drošības garantija	B	C	C	C
	Drošības veicināšana	B	C	C	C
	Drošības kultūra	B	C	C	C

- (11) Attiecībā uz Dānijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (Naviair) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2023. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendāra gadam laikposmā no 2022. līdz 2024. gadam, izņemot mērķi “drošības politika un mērķi”, attiecībā uz kuru Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt katrā kalendāra gadā pārskata periodā.
- (12) Komisija norāda, ka Dānijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā noteikti pasākumi, kas Naviair jāveic, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, piemēram, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2017/373 ⁽⁶⁾ noteikto atbilstības prasību īstenošana, kā arī ICAO, CANSO un Eirokontroles drošības pārvaldības rokasgrāmatās aprakstītās paraugprakses ieviešana. Tomēr Komisija uzskata, ka uzraudzības procesā atlikušajos RP3 gados būtu jāsniedz sīkāka informācija par plānotajiem pasākumiem.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Dānijas 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. Mērķi, kas ietverti Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

⁽⁶⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Dānija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Dānijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %
Atsaucēs vērtības Dānijai	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

- (17) Komisija konstatē, ka Dānijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Dānija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā veikspējas navigācijas īstenošanu un standarta instrumentālās izlidošanas un ielidošanas maršrutu pārplānošanu.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Dānija jau ir īstenojusi brīvā maršruta gaisa telpu (FRA) no 285. lidojuma līmeņa, un aicina Dāniju turpināt FRA ieviešanu.
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Dānijas 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. Mērķi, kas ietverti Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (23) Dānijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Dānijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,03	0,06	0,06	0,05
Atsaucēs vērtības Dānijai	0,03	0,06	0,06	0,05

- (24) Komisija konstatē, ka Dānijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Dānija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver gaisa satiksmes pakalpojumu maršrutu tīkla pastāvīgu uzlabošanu, pastiprinātu civilmilitāro sadarbību FRA izmantošanas optimizēšanai, nelielus uzlabojumus gaisa satiksmes pārvaldības sistēmā un uzlabotu metožu ieviešanu gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldībā.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Dāniju.

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

- (28) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Dānijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā ("RP2") un RP3 (2015.–2024. gads) un DUC bāzes līnijas vērtība tarifācijas zonas līmenī salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (29) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (30) Dānijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Dānijas maršruta tarifācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	488,1 DKK	428,7 DKK	935,4 DKK	479,4 DKK	423,3 DKK	393,9 DKK
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Dānijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir -2,1 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Dānijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir -2,4 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Dānijas DUC bāzes līnijas vērtība 57,64 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 28,0 % augstāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 45,04 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Dānijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir 22,2 %.
- (34) Kā norādīts 31. un 32. apsvērumā, Dānija ievērojami pārsniedz gan Savienības mēroga DUC tendenci RP3 laikā, gan Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendenci. Turklāt Dānijas DUC 2024. gadam ir mazākas par 2014. un 2019. gada bāzes līnijas vērtības, kas apliecina faktisku izmaksu efektivitātes pieaugumu gan vidējā, gan ilgā termiņā. Neskatoties uz 33. apsvērumā norādītajām atšķirībām starp Dānijas bāzes līnijas vērtību un salīdzinājuma grupas vidējo rādītāju, Dānija ir panākusi izmaksu efektivitātes pieaugumu, kas pārsniedz Savienības mēroga tendences un dod pietiekamu pamatu secinājumam par atbilstību Savienības mēroga izmaksu efektivitātes uzlabošanas mērķiem RP3 laikā.
- (35) Pamatojoties uz 31.–34. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (36) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Dāniju.

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

- (37) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veiktspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (38) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, gan termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Dānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,40 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (39) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, 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.

- (40) Tāpēc Dānijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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, un, pēc Komisijas domām, šādas pārskatīšanas rezultātā maksimālie finansiālie zaudējumi būtu jānosaka vismaz 1 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (41) Pamatojoties uz 9.–40. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Dānijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (42) 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 tarifikācijas sistēmu. Komisijas dienesti ir nosūtījuši *ad hoc* informācijas pieprasījumu visām dalībvalstīm, lai savāktu būtisku informāciju, kā arī vienības likmes atbilstības verifikācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (43) 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 tarifikācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Dānija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Dānijas Karalistei.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Dānija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Dānija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Naviair	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	B	C	D	D
	Drošības garantija	B	C	C	C
	Drošības veicināšana	B	C	C	C
	Drošības kultūra	B	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Dānijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %
Atsauces vērtības Dānijai	1,14 %	1,14 %	1,14 %	1,14 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Dānijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,03	0,06	0,06	0,05
Atsauces vērtības Dānijai	0,03	0,06	0,06	0,05

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Dānijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	488,1 DKK	428,7 DKK	935,4 DKK	479,4 DKK	423,3 DKK	393,9 DKK
	65,63 EUR	57,64 EUR	125,78 EUR	64,47 EUR	56,92 EUR	52,97 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/771**(2022. gada 13. aprīlis)**

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Igaunija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

*(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2292)***(Autentisks ir tikai teksts igauņu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis 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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

- (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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta ("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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Igaunijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Igaunijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Igaunijas 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.

⁽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 tarifācijas 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) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “drošība”, kurus ierosināja Igaunija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

Igaunija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
EANS	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Komisija konstatēja, ka darbības uzlabošanas mērķu projekti, ko Igaunija ierosinājusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (EANS), ir vienādi ar Savienības mēroga mērķiem katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Igaunijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā noteikti pasākumi, kas ir jāveic EANS, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, tajā skaitā valsts lidojumu drošuma programmā paredzētie pasākumi, dalība Eirokontroles/CANSO drošības pakāpes izcilības standarta pētījumā un turpmāki pasākumi EANS drošības stratēģijas īstenošanā.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Igaunijas 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. Mērķi, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Igaunija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Igaunijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %
Atsauces vērtības Igaunijai	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

- (17) Komisija konstatē, ka Igaunijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Igaunija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā veikspējas navigācijas (PBN) pārejas plānu, kā arī turpmāku pārrobežu sadarbību ar Somiju *FINEST* projekta īstenošanā.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Igaunija jau ir īstenojusi brīvā maršruta gaisa telpu (*FRA*) no 95. līdz 660. lidojuma līmenim (*FL*).
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Igaunijas 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. Mērķi, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Igaunijas ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Igaunijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,01	0,03	0,03	0,03
Atsauces vērtības Igaunijai	0,01	0,03	0,03	0,03

- (24) Komisija konstatē, ka Igaunijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Igaunija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai, jo īpaši turpmāku pārrobežu sadarbību ar Somiju *FINEST* projekta īstenošanā, kas nodrošina dinamisku pārrobežu sektorizāciju.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Igauniju.

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

- (28) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Igaunijas 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, DUC ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā ("RP2") un RP3 (2015.–2024. gads) un DUC bāzes līnijas vērtība tarififikācijas zonas līmenī salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (29) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (30) Igaunijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Igaunijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	25,1-6 EUR	32,1-3 EUR	60,1-9 EUR	34,8-0 EUR	30,5-7 EUR	29,9-7 EUR

- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī Igaunijas maršruta DUC tendence, kas ir –1,7 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī Igaunijas DUC izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir +2,0 %, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Igaunijas DUC bāzes līnijas vērtība 32,13 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 19,8 % augstāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 26,81 EUR, izteikta EUR2017. Tomēr pārskata periodā Igaunijas DUC pārspēj salīdzinājuma grupu, 2024. gadā sasniedzot līmeni, kas ir par 3,0 % zemāks nekā salīdzinājuma grupas vidējais rādītājs.
- (34) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 32. un 33. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka novērotā novirze no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences ir radusies vienīgi to papildus aprēķināto izmaksu dēļ, kuras ir 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.
- (35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā, Komisija nekonstatēja Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā informāciju, kas liecinātu, ka 32. apsvērumā minētā novirze no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences būtu radusies vienīgi to papildus aprēķināto izmaksu dēļ, kuras ir saistītas ar pasākumiem, kas nepieciešami vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Igauniju.
- (36) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, Igaunija savā darbības uzlabošanas plāna projektā kā pārstrukturēšanas izmaksas ir norādījusi izmaksas, kas ir saistītas ar *FINEST* projektu, kurš tiek īstenots divpusējā sadarbībā starp Igaunijas un Somijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem nolūkā nodrošināt dinamiskus pārrobežu gaisa satiksmes pakalpojumus. Komisija norāda, ka *FINEST* projekta mērķis ir izveidot Igaunijas un Somijas gaisa telpā brīvā maršruta gaisa telpu bez robežām, lai nodrošinātu gaisa telpas dinamisku pārrobežu sektorizāciju un resursu kopīgas lietošanas un plānošanas sniegto sinerģiju. *FINEST* projekta gaitā jau ir veikti daudzi sagatavošanās darbi nolūkā sākt pārrobežu pakalpojumu sniegšanu līdz 2022. gada beigām.
- (37) Igaunija informē, ka *FINEST* projekta gaitā rodas izmaksas, kas ir saistītas ar personālu, apmācību, braucieniem projekta īstenošanas vajadzībām, kā arī ar jaunu programmatūru un sistēmām. Igaunija uzsver, ka ieguldījumi gaisa pārvaldības sistēmas aparātūrā un programmā *RP3* laikā ir priekšnosacījums sadarbībai *FINEST* projektā, jo projekts paredz vienotas gaisa pārvaldības sistēmas ieviešanu Igaunijā un Somijā.
- (38) Komisija atzīst, ka *FINEST* projekta prognozētie rezultāti ir būtiski ieguvumi attiecībā uz pakalpojumu elastību, efektivitāti un kvalitāti, vienlaikus mazinot kavēšanos gaisa satiksmes plūsmas pārvaldībā. Paredzamos finansiālos ieguvumus Igaunija ir aprēķinājusi skaitliskā izteiksmē, veicot izmaksu un ieguvumu analīzi, kas ir pamatā Igaunijas aplēsēm par finansiālu ieguvumu, ko gaisa telpas lietotāji gūs pēc satiksmes atjaunošanās pirmspandēmijas līmenī.
- (39) Igaunijas sniegto informāciju par pasākumiem saistībā ar *FINEST* projektu sīkāk analizēja darbības izvērtēšanas iestāde, un, pamatojoties uz šo analīzi, Komisija uzskata, ka ar to saistītās izmaksas var atzīt par pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta izpratnē, jo ar šo projektu ievieš uzņēmējdarbības modeli un procedūras aeronavigācijas pakalpojumu integrētai sniegšanai pāri robežām. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto novērtējumu, Komisija secināja, ka 32. apsvērumā minēto novirzi no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences var izskaidrot ar Igaunijas paziņotajām pārstrukturēšanas izmaksām, kas ir saistītas ar *FINEST* projektu.
- (40) Tāpēc, ņemot vērā 36.–39. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Igauniju.
- (41) Pamatojoties uz 28.–40. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (42) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Igauniju.

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

- (43) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veiktspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (44) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, gan termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,5 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,0 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (45) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, 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.
- (46) Tāpēc Igaunijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti maršruta un termināla veiktspējas 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, un, pēc Komisijas domām, šādas pārskatīšanas rezultātā maksimālie finansiālie zaudējumi būtu jānosaka vismaz 1 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (47) Pamatojoties uz 10.–46. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Igaunijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plānu projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (48) 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 vienības likmes atbilstības verificācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.

- (49) 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 kuras 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Igaunija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Igaunijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Igaunija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Igaunija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
EANS	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Igaunijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %
Atsauces vērtības Igaunijai	1,22 %	1,22 %	1,22 %	1,22 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Igaunijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,01	0,03	0,03	0,03
Atsauces vērtības Igaunijai	0,01	0,03	0,03	0,03

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Igaunijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	25,1- 6 EUR	32,1- 3 EUR	60,1- 9 EUR	34,8- 0 EUR	30,5- 7 EUR	29,9- 7 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/772

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Čehija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2293)

(Autentisks ir tikai teksts čehu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Čehijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Čehijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Čehijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Čehija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifikācijas 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.).

Čehija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ANS CR	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Komisija konstatēja, ka darbības uzlabošanas mērķu projekti, ko Čehija ierosinājusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (ANS CR), ir vienādi ar Savienības mēroga drošības mērķiem 2024. kalendārajam gadam, kā arī pārskata perioda iepriekšējiem gadiem.
- (12) Komisija norāda, ka Čehijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikti pasākumi, kas ir jāveic ANS CR, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, piemēram, turpināt attīstīt obligātās un brīvprātīgās ziņošanas sistēmas, nodibināt Drošības padomi, iekļaujot tajā NSA un ANS CR pārstāvjus, un izveidot un atbalstīt noguruma riska pārvaldības sistēmu ANS CR.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Čehijas 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. Mērķi, kas ietverti Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. 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.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Čehija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Čehijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Atsauces vērtības Čehijai	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

- (17) Komisija konstatē, ka Čehijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Čehija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā jaunu sektorizāciju Prāgas lidojuma informācijas reģionā, maršrutu apspiešana Prāgas termināla manevrēšanas teritorijā (TMA), kā arī pasākumus pārrobežu sadarbības palielināšanai.
- (19) Turklāt Komisija norāda, ka Čehija 2021. gada februārī pabeidza brīvā maršruta gaisa telpas (FRA) īstenošanu no 95. līdz 660. lidojuma līmenim.
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Čehijas 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. Mērķi, kas ietverti Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucē vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Čehijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucē vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Čehijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,06	0,11	0,11	0,11
Atsauces vērtības Čehijai	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) Komisija konstatē, ka Čehijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Čehija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver pāreju uz jaunu gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) sistēmu, *ATM* optimizācijas un pārstrukturēšanas projekta īstenošanu, gaisa telpas pārvaldības rīka ieviešanu, jaunu sektorizāciju, kā arī gaisa satiksmes vadības dispečeru (*ATCO*) skaita ievērojamu palielināšanu līdz *RP3* beigām.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Čehiju.
- (28) Konkrētāk, Komisija konstatēja, ka ierosinātie *RP3* mērķi attiecībā uz vidējo ielidošanas *ATFM* kavēšanos katrā lidojumā, kas ir 0,40 minūtes 2021.–2024. kalendāra gados, ir ievērojami augstāki nekā sasniegtie ielidošanas *ATFM* kavēšanās rādītāji otrajā pārskata periodā ("*RP2*"), kad tie bija diapazonā no 0,01 līdz 0,16 minūtēm katrā lidojumā.
- (29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Čehijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi *RP3*, ņemot vērā 28. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

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

- (30) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Čehijas 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 *DUC* tendence *RP3* laikā, *DUC* ilgtermiņa tendence *RP2* un *RP3* (2015.–2024. gads) un tarifācijas zonas līmenī *DUC* bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (31) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (32) Čehijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par *RP3* ir šādi:

Čehijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmeni aprēķināto Čehijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,4 % gadā RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmeni aprēķināto Čehijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –0,1 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (35) Tomēr, salīdzinot 33. un 34. apsvērumā minētās vietējā un Savienības mēroga DUC tendences, būtu jāņem vērā, ka saskaņā ar Eirokontroles STATFOR prognozēm par maršruta satiksmes pieaugumu Čehijā RP3 laikā tas varētu būt ievērojami mazāks nekā vidējais satiksmes pieaugums Savienības mērogā. Tas nozīmē, ka Čehijai ir grūtāk panākt atbilstību minētajām Savienības mēroga DUC tendencēm.
- (36) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Čehijas DUC bāzes līnijas vērtība 41,95 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 8,0 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 38,85 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka minētā starpība RP3 laikā kļūst vēl lielāka, jo Čehijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas par 2024. gadu ir par 12,4 % lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (37) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 33., 34. un 36. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences un Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences ir radušās vienīgi 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.
- (38) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija konstatēja, ka Čehija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi plašu loku pasākumu, kas ir jāveic aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (ANS CR), lai sasniegtu vietējos veiktspējas mērķus. Čehija apgalvo, ka ANS CR nespēs nodrošināt 2019. gadā pirms pandēmijas reģistrēto satiksmes līmeni, jo īpaši ņemot vērā satiksmes augošo sarežģītību, ja RP3 laikā netiks veikti ievērojami ieguldījumi sistēmās, procedūrās un personālā.
- (39) Darbības uzlabošanas plāna projektā aprakstīto veiktspējas uzlabošanas pasākumu mērķis tiešām ir nodrošināt veiktspējas un ražīguma strukturālu pieaugumu attiecībā uz maršruta pakalpojumiem, jo īpaši ļaujot gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kuri iepriekš atbildēja par lidlauka gaisa satiksmes vadību reģionālajās lidostās, uzņemties jaunus pienākumus attiecībā uz apakšējo maršruta gaisa telpu. Starp šiem pasākumiem ir attiecīgo gaisa satiksmes vadības dispečeru īpašs apmācības process, darba reorganizācija uzņemumā un izmaiņas gaisa telpas sektorizācijā. Sakarā ar šo iniciatīvu un jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru pieņemšanu darbā plānotais maršruta gaisa satiksmes vadības dispečeru skaits RP3 laikā ir ievērojami palielinājies salīdzinājumā ar 2019. gadu. Paredzams, ka veiktspējas uzlabošanas sekmēs arī jaunā ATM sistēma, ko plānots sākt izmantot 2022. gadā.

- (40) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes detalizēto analīzi, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi, ko Čehija ir izklāstījusi darbības uzlabošanas plāna projektā, tiešām ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējos veikspējas mērķus. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādesveikto izvērtējumu, var secināt, ka šo pasākumu papildu izmaksas ir lielākas nekā 33. un 34. apsvērumā minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences un no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences.
- (41) Tāpēc, ņemot vērā 38.–40. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Čehiju.
- (42) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka nav nepieciešams sīkāk pārbaudīt, vai attiecībā uz Čehiju ir izpildīts 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs.
- (43) Pamatojoties uz 33.–42. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (44) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Čehiju.
- (45) Salīdzinot termināla DUC ar līdzīgu lidostu veikspēju RP3, Komisija konstatē, ka Prāgas lidostas DUC aplēses ļoti ievērojami pārsniedz attiecīgo lidostu vidējās DUC.
- (46) Tāpēc Komisija uzskata, ka Čehijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi RP3, ņemot vērā 45. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

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

- (47) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veikspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (48) Komisija norāda, ka gan maršruta veikspējas stimulu shēma, gan termināla veikspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Čehijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (49) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, 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.

- (50) Tāpēc Čehijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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, un, pēc Komisijas domām, šādas pārskatīšanas rezultātā maksimālie finansiālie zaudējumi būtu jānosaka vismaz 1 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (51) Pamatojoties uz 9.–50. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Čehijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (52) 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 tarifikācijas sistēmu. Komisijas dienesti ir nosūtījuši *ad hoc* informācijas pieprasījumu visām dalībvalstīm, lai savāktu būtisku informāciju, kā arī vienības likmes atbilstības verifikācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (53) 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 tarifikācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Čehija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Čehijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Čehija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Čehija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ANS CR	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	D	D	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Čehijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %
Atsauces vērtības Čehijai	2,05 %	2,05 %	2,05 %	2,05 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Čehijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtes katrā lidojumā	0,06	0,11	0,11	0,11
Atsauces vērtības Čehijai	0,06	0,11	0,11	0,11

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Čehijas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	1 224,0 CZK	1 103,6 CZK	2 090,6 CZK	1 557,2 CZK	1 381,7 CZK	1 212,0 CZK
	46,52 EUR	41,95 EUR	79,46 EUR	59,18 EUR	52,51 EUR	46,06 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/773

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Itālija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2294)

(Autentisks ir tikai teksts itāļu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Itālijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Itālijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Itālijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Itālija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Itālija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ENAV	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Attiecībā uz Itālijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (ENAV) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2023. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Itālijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikti dažādi pasākumi, kas ir jāveic ENAV, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, piemēram, drošības datu centralizācija un jaunu metodiku izstrāde drošības izmeklēšanām, jaunu apsekojumu un rīcības plānu īstenošana drošības kultūras un drošības pārvaldības efektivitātes uzlabošanai, kā arī drošības riska pārvaldības uzlabošana, stiprinot novērtējuma un uzraudzības procesus.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Itālijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Itālijas 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. Mērķi, kas ietverti Itālijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Itālija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Itālijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Atsauces vērtības Itālijai	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

- (17) Komisija konstatē, ka Itālijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Itālija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā veikspējas navigācijas pārejas plānu, ielidošanas pārvaldības uzlabošanu piecās lielākajās lidostās, vairāku gaisa satiksmes vadības zonu reorganizācija, kā arī lielāka elastība gaisa telpas izmantošanā, lai sekmīgāk reaģētu uz pieprasījumu.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Itālija jau ir īstenojusi brīvā maršruta gaisa telpu no 305. lidojuma līmeņa, un aicina Itāliju turpināt paplašināt FRA izmantošanu RP3 laikā.
- (20) Pamatojoties uz 17. un 19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Itālijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Itālijas 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. Mērķi, kas ietverti Itālijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Itālijas ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Itālijas maršruta veikspējas mērķi , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,07	0,11	0,11	0,11
Atsauces vērtības Itālijai	0,07	0,11	0,11	0,11

- (24) Komisija konstatē, ka Itālijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Itālija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver turpmākus uzlabojumus elastīgas konfigurācijas koncepcijas piemērošanā, jaunas gaisa satiksmes pārvaldība (ATM) sistēmas ieviešanu, gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) pilnslodzes ekvivalentu palielināšanu vairumā gaisa satiksmes vadības centru, kā arī vairākus pasākumus gaisa telpas pārvaldības uzlabošanai.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Itālijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Itāliju.
- (28) Pirmkārt, Komisija konstatēja, ka RP3 ierosinātie ielidošanas ATFM vidējās kavēšanās mērķi katrā lidojumā diapazonā no 0,41 līdz 0,30 minūtēm katrā kalendāra gadā laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam ir pārsniedz faktiski sasniegto ielidošanas ATFM vidējās kavēšanās rādītājus katrā lidojumā otrā pārskata perioda ("RP2") beigās, kuri bija diapazonā no 0,12 līdz 0,29 minūtēm attiecīgi 2018. un 2019. gadā.
- (29) Otrkārt, lidostu līmenī salīdzinot valsts mērķu projektus attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos ar līdzīgu lidostu darbību RP2, Komisija konstatēja, ka Milānas Linates lidostā un Venēcijas lidostā ATFM kavēšanās ir paredzama lielāka, nekā prognozēts līdzīgām lidostām.
- (30) Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi RP3, ņemot vērā 28. un 29. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

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

- (31) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Itālijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (32) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (33) Itālijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Itālijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	79,9- 7 EUR	63,4- 6 EUR	123,7- 2 EUR	73,6- 7 EUR	61,5- 2 EUR	57,8- 0 EUR

- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Itālijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir -2,3 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Itālijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir -3,5 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir -1,3 % tajā pašā periodā.
- (36) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Itālijas DUC bāzes līnijas vērtība 63,46 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 7,2 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 59,18 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Itālijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir 3,6 %.
- (37) Kā norādīts 34. un 35. apsvērumā, Itālija ievērojami pārsniedz gan Savienības mēroga DUC tendenci RP3 laikā, gan Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendenci. Turklāt Itālijas DUC 2024. gadam ir mazākas par 2014. un 2019. gada bāzes līnijas vērtībām, kas apliecina faktisku izmaksu efektivitātes pieaugumu gan vidējā, gan ilgā termiņā. Neskatoties uz 36. apsvērumā norādītajām atšķirībām starp Itālijas bāzes līnijas vērtību un salīdzinājuma grupas vidējo rādītāju, Itālija ir panākusi izmaksu efektivitātes pieaugumu, kas pārsniedz Savienības mēroga tendences un dod pietiekamu pamatu secinājumam par atbilstību Savienības mēroga izmaksu efektivitātes uzlabošanas mērķiem RP3 laikā.
- (38) Pamatojoties uz 34.–37. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Itālijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (39) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Itāliju.
- (40) Salīdzinot termināla DUC ar līdzīgu lidostu rādītājiem RP3, Komisija konstatē, ka attiecīgi Romas Fiumicino lidostas un Milānas Linate lidostas DUC aplēses ievērojami pārsniedz attiecīgo lidostu vidējās DUC.
- (41) Tāpēc Komisija uzskata, ka Itālijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi RP3, ņemot vērā 40. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

SECINĀJUMI

- (42) Pamatojoties uz 9.–41. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Itālijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (43) 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 vienības likmes atbilstības verificācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.

- (44) 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 kuras 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Itālija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Itālijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Itālija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Itālija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ENAV	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Itālijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %
Atsauces vērtības Itālijai	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Itālijas maršruta veiktspējas mērķi , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,07	0,11	0,11	0,11
Atsauces vērtības Itālijai	0,07	0,11	0,11	0,11

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Itālijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	79,9- 7 EUR	63,4- 6 EUR	123,7- 2 EUR	73,6- 7 EUR	61,5- 2 EUR	57,8- 0 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/774

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Austrija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2297)

(Autentisks ir tikai teksts vācu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

⁽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) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regula (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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Austrijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Austrijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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 plāna projektu attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Austrijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Austrija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Austrija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Drošības politika un mērķi	B	B	B	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	B	B	B	C
	Drošības veicināšana	B	B	B	C
	Drošības kultūra	B	B	B	C

- (11) Komisija ir konstatējusi, ka Austrijas ierosinātie drošības mērķu projekti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (*Austro Control*) ir līdzvērtīgi Savienības mēroga drošības mērķiem, kas noteikti 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Austrijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā *Austro Control* ir noteikti pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, piemēram, investīcijas resursos “drošības riska pārvaldības” jomā, pārrobežu sadarbības uzlabošana drošības jomā, izmantojot apsekojumus, kā arī apmācība un izpratnes veicināšana “drošības kultūras” jomā.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi drošības jomā, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Austrijas 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. Mērķi, kas ietverti Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“*ERNIP*”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Austrija, un *ERNIP* noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Austrijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Atsauces vērtības Austrijai	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

- (17) Komisija konstatē, ka Austrijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Austrija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver tās dalību Dienvidaustrumu valstu kopējā iniciatīvā “Brīvā maršruta gaisa telpa” (SECSI FRA), pārrobežu sadarbības pasākumus, kā arī vietējās un apakšreģionālās gaisa telpas pārvaldības atbalsta sistēmu ieviešanu, lai uzlabotu civilo un militāro koordināciju.
- (19) Pamatojoties uz 17. un 18. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (20) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Austrijas 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. Mērķi, kas ietverti Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucē vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (21) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (22) Austrijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucē vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Austrijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,10	0,17	0,17	0,16
Atsauces vērtības Austrijai	0,10	0,17	0,17	0,16

- (23) Komisija konstatē, ka Austrijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (24) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Austrija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver gaisa satiksmes vadības dispečeru pastāvīgu pieņemšanu darbā un apmācību, elastīgas un centralizētas sarakstu sastādīšanas sistēmas, ATFM darbību pastāvīgu uzlabošanu un pārrobežu sadarbību ar kaimiņvalstīm.
- (25) Pamatojoties uz 23. un 24. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (26) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Austriju.
- (27) Komisija ir konstatējusi, ka ierosinātie RP3 mērķi attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos, kas ir 0,87 minūtes, 0,84 minūtes un 0,82 minūtes katrā lidojumā attiecīgi 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadam, ir augstāki nekā sasniegtie ATFM kavēšanās rādītāji otrajā pārskata periodā (RP2), kas svārstās no 0,49 līdz 0,81 minūtei katrā lidojumā.
- (28) Otrkārt, lidostu līmenī salīdzinot valsts mērķu projektus attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos ar līdzīgu lidostu darbību otrajā pārskata periodā (RP2), Komisija ir konstatējusi, ka Vīnes, Insbrukas un Zalcburgas lidostā ATFM kavēšanās laiki ir paredzami lielāki, nekā prognozēts līdzīgām lidostām.
- (29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Austrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla veiktspējas mērķi trešajam pārskata periodam, ņemot vērā iepriekš 27. un 28. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata šie mērķi, koriģējot tos uz leju.

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

- (30) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Austrijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (31) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (32) Austrijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Austrijas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	69,54 EUR	63,19 EUR	109,28 EUR	62,09 EUR	54,65 EUR	50,07 EUR

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Austrijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir –5,7 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Austrijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –3,6 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Austrijas bāzes līnijas vērtība DUC 63,19 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 21,3 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 80,26 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Austrijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir būtiski mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir –42,6 %.
- (36) Pamatojoties uz 33.–35. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (37) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Austriju.
- (38) Salīdzinot termināla DUC ar līdzīgu lidostu veikspēju RP3, Komisija konstatē, ka DUC Vīnes lidostai – galvenajai lidostai – tiek lēstas ievērojami lielākas nekā attiecīgo lidostu vidējās DUC.
- (39) Tāpēc Komisija uzskata, ka Austrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi trešajam pārskata periodam, ņemot vērā iepriekš 38. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata šie mērķi, korigējot tos uz leju.

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

- (40) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veikspējas mērķu projektiem Komisija savu pārskatu ir papildinājusi ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.

- (41) Komisija norāda, ka gan maršruta veikspējas stimulu shēma, gan termināla veikspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Austrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (42) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegto ekspertu padomu, 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.
- (43) Tāpēc Austrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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.

SECINĀJUMI

- (44) Pamatojoties uz 10.–43. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Austrijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (45) 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 tarifikācijas 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 verifikācijas kontekstā. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (46) 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 tarifikācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Austrija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Austrijas Republikai.

Brišelē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Austrija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Austrija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Austro Control	Drošības politika un mērķi	B	B	B	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	B	B	B	C
	Drošības veicināšana	B	B	B	C
	Drošības kultūra	B	B	B	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Austrijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %
Atsauces vērtības Austrijai	1,96 %	1,96 %	1,96 %	1,96 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Austrijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,10	0,17	0,17	0,16
Atsauces vērtības Austrijai	0,10	0,17	0,17	0,16

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Austrijas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	69,54 EUR	63,19 EUR	109,28 EUR	62,09 EUR	54,65 EUR	50,07 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/775**(2022. gada 13. aprīlis)**

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Ungārija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

*(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2298)***(Autentisks ir tikai teksts ungāru 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarififikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarififikācijas 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⁾ 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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Ungārijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Ungārijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Ungārijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Ungārija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Ungārija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Hungarocontrol	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Attiecībā uz Ungārijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (*Hungarocontrol*) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2023. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Ungārijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikti dažādi pasākumi, kas *Hungarocontrol* ir jāveic, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, un kas aptver tehnoloģiju attīstību, ar cilvēka faktoru saistītas problēmas, atbilstības un darbības uzraudzību, kibernetisko drošību un datu drošību, taisnīguma kultūru un drošības kultūru. Darbības uzlabošanas plāna projektā ir iekļauti 70 pasākumi, tajā skaitā paredzēts ieviest jaunu gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmu, sektoru kompleksuma rīku darbaslodzes sadalījuma plānošanai, jaunu sektorizācijas shēmu, radiopeilēšanas sistēmu, kas atvieglos gaisa satiksmes vadības dispečeriem (“ATCO”) situācijas apzināšanu, un noguruma riska pārvaldības sistēmu.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Ungārijas 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. Mērķi, kas ietverti Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Ungārija, un *ERNIP* noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par *RP3*, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Ungārijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %
Atsauces vērtības Ungārijai	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

- (17) Komisija konstatē, ka Ungārijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Ungārija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā veikspējas navigācijas pārejas plānu un dalību dienviadaustrumu Eiropas brīvā maršruta gaisa telpas (*SEE FRA*) projekta turpmākā īstenošanā.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Ungārija jau ir īstenojusi brīvā maršruta gaisa telpu no 95. līdz 660. lidojuma līmenim.
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Ungārijas 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. Mērķi, kas ietverti Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi *RP3*, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veikspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veikspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Ungārijas ierosinātie maršruta veikspējas mērķu projekti par *RP3*, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Ungārijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti <i>ATFM</i> kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,06	0,11	0,11	0,11
Atsauces vērtības Ungārijai	0,06	0,11	0,11	0,11

- (24) Komisija konstatē, ka Ungārijas ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam *RP3* laikā.

- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Ungārija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver Budapeštas reģiona gaisa satiksmes vadības centra reorganizāciju, jaunu programmu ATCO apmācībai, uzlabojumus gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) sistēmā, kā arī ATCO pilnslodzes ekvivalentu plānotā skaita palielināšanu līdz RP3 beigām.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veiktspējas mērķu projektiem 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. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Ungāriju.

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

- (28) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Ungārijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (29) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (30) Ungārijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Ungārijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	11 916 HUF	9 803 HUF	17 628 HUF	14 127 HUF	11 842 HUF	10 946 HUF
	38,5-6 EUR	31,7-2 EUR	57,0-5 EUR	45,7-2 EUR	38,3-2 EUR	35,4EUR-EUR

- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Ungārijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,8 % RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Ungārijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –0,9 %, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Ungārijas DUC bāzes līnijas vērtība 31,72 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 21 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 40,13 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Ungārijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3. Tomēr attiecībā uz 2024. gadu šī atšķirība ir samazināta līdz -16 %.
- (34) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 31. un 32. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences vai Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences ir radušās vienīgi 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.
- (35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā, Ungārija savā darbības uzlabošanas plāna projektā apgalvo, ka iemesls izmaksu novirzēm no Savienības mēroga DUC tendences un no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences ir vienīgi pasākumi, kas vajadzīgi veikspējas mērķu sasniegšanai.
- (36) Komisija konstatē, ka Ungārija savā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikusi virkni dažādu pasākumu, kurus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (*Hungarocontrol*) īsteno, lai sasniegtu vietējos veikspējas mērķus, un kuri rada papildu izmaksas. Šo pasākumu sīkāks apraksts un aprēķini ir ietverti darbības uzlabošanas plāna projektā.
- (37) Ungārija paskaidro, ka 2019. gadā, kad Covid-19 pandēmija vēl nebija sākusies, kļuva skaidrs, ka esošais ATCO skaits nav pietiekams, ņemot vērā satiksmes apjomu un sarežģītības pakāpi. Tāpēc, domājot par nākotnē gaidāmā satiksmes apjoma apkalpošanu, *Hungarocontrol* izstrādāja apmācības programmu, lai RP3 laikā palielinātu ATCO skaitu. Ar to saistītās attiecīgās izmaksas ietver personāla izmaksas, proti, atlīdzību jauniešiem studentiem apmācību sākumposmā un licencētiem gaisa satiksmes vadības dispečeriem—studentiem, kā arī citas darbības izmaksas saistībā ar jauno darbinieku apmācību.
- (38) Veiktspējas palielināšanu, kas ir nepieciešama, lai apmierinātu gaidāmo pieprasījumu nākotnes satiksmes situācijā, veicinās arī ieguldījumi modernā aprīkojumā. Komisija norāda, ka šajā nolūkā ir plānoti vairāki ATM sistēmas komponentu uzlabojumi, tajā skaitā ieviešot radiopeilēšanas funkciju un kompleksuma rīku, uzlabojot gaisa telpas pārvaldības funkcijas un ieviešot uzlabotas metodes gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldībā. Paredzēts, ka šo ieguldījumu laicīga veikšana RP3 laikā ievērojami palielinās veiktspēju.
- (39) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes detalizēto analīzi, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi, ko Ungārija ir izklāstījusi darbības plāna projektā, patiešām ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējos veikspējas mērķus. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto izvērtējumu, var secināt, ka šo pasākumu papildu izmaksas ir lielākas nekā 31. un 32. apsvērumā minētās novirzes no Savienības mēroga DUC tendences un no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences.
- (40) Tāpēc, ņemot vērā 35.–39. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Ungāriju.
- (41) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka nav nepieciešams sīkāk pārbaudīt, vai attiecībā uz Ungāriju ir izpildīts 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs.
- (42) Pamatojoties uz 31.–41. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jānovērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (43) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Ungāriju.
- (44) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci ar maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Ungārijas termināla tarifikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +11,0 % ir lielāka nekā tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Ungārijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +2,8 % RP3 laikā.
- (45) Otrkārt, Komisija norāda, ka termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences mērķu projekti attiecībā uz Ungārijas termināla tarifikācijas zonu, kas ir +11,0 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence -4,7 %, kas novērota RP2 laikā.
- (46) Treškārt, salīdzinot termināla DUC ar līdzīgu lidostu veikspēju RP3, Komisija konstatē, ka Budapeštas lidostas DUC aplēses ļoti ievērojami pārsniedz attiecīgo lidostu vidējās DUC.
- (47) Tāpēc Komisija uzskata, ka Ungārijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi RP3, ņemot vērā 44.–46. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

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

- (48) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veikspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (49) Komisija norāda, ka gan maršruta veikspējas stimulu shēma, gan termināla veikspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Ungārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,5 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,5 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (50) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, 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.
- (51) Tāpēc Ungārijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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, un, pēc Komisijas domām, šādas pārskatīšanas rezultātā maksimālie finansiālie zaudējumi būtu jānosaka vismaz 1 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (52) Pamatojoties uz 10.–51. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Ungārijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

- (53) 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 vienības likmes atbilstības verificācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (54) 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Ungārija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Ungārijai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Ungārija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Ungārija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Hungarocontrol	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Ungārijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %
Atsauces vērtības Ungārijai	1,50 %	1,49 %	1,49 %	1,49 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Ungārijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,06	0,11	0,11	0,11
Atsauces vērtības Ungārijai	0,06	0,11	0,11	0,11

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Ungārijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	11 916 HUF	9 803 HUF	17 628 HUF	14 127 HUF	11 842 HUF	10 946 HUF
	38,5- 6 EUR	31,7- 2 EUR	57,0- 5 EUR	45,7- 2 EUR	38,3- 2 EUR	35,42EUR- EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/776

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Spānija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumentu Nr. C(2022) 2300)

(Autentisks ir tikai teksts spāņu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos darbības uzlabošanas plānu projektos, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (2) 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.
- (3) 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 apjoms 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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

- (4) 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.
- (5) 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.
- (6) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (7) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Spānijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (8) 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.
- (9) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Spānijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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 plāna projektu attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās Īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (10) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Spānijas 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.

⁽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 tarifācijas 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.).

- (11) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “drošība”, kurus ierosināja Spānija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

Spānija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (12) Attiecībā uz Spānijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (ENAIRES un FERRONATS) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (13) Komisija norāda, ka Spānijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir noteikti pasākumi, kas ir jāveic aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, piemēram, ENAIRES jāstiprina taisnīguma kultūra un jāīsteno stratēģiskais plāns “Digital Sky” saziņas, navigācijas un uzraudzības pakalpojumu modernizēšanai, savukārt FERRONATS jāveicina drošības kultūra un jāuzlabo drošības pārvaldības sistēmu revīzijas un uzraudzības procedūras.
- (14) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 12. un 13. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (15) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Spānijas 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. Mērķi, kas ietverti Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi RP3, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (16) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

- (17) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Spānija, un *ERNIP* noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par *RP3*, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Spānijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Atsaucēs vērtības Spānijai	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

- (18) Komisija konstatē, ka Spānijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (19) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Spānija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā vairākus uzlabojumus maršrutu tīklā, izmaiņas Kanāriju salu gaisa satiksmes vadības centra (ACC) sektoros, Madrides un Palmas terminālu manevrēšanas teritoriju reorganizāciju, kā arī pasākumus pārrobežu sadarbības paplašināšanai.
- (20) Turklāt Komisija norāda, ka Spānija jau ir īstenojusi brīvā maršruta gaisa telpu (*FRA*) Madrides lidojuma informācijas reģiona Santjago un Astūrijas sektoros (*FRASAI* projekts) un ir sākusi vairākus *FRA* īstenošanas projektus (piemēram, *HISPAFRA*).
- (21) Pamatojoties uz 18.–20. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (22) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Spānijas 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. Mērķi, kas ietverti Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi *RP3*, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (23) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (24) Spānijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par *RP3*, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Spānijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,12	0,20	0,19	0,19
Atsauces vērtības Spānijai	0,12	0,20	0,19	0,19

- (25) Komisija konstatē, ka Spānijas ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (26) Attiecībā uz Īstenošanas regulas 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Spānija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veikspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ietver gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas visaptverošu modernizāciju, sektoru veikspējas uzlabošanu, ielidošanas optimizāciju, gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) pieņemšanu darbā pensionētā personāla aizstāšanai, kā arī ATCO dežūru plānošanas efektivitātes uzlabošanu.
- (27) Pamatojoties uz 25. un 26. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veikspēja".

Pārskats par veikspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (28) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veikspējas mērķu projektiem papildināja ar veikspējas mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Spāniju.

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

- (29) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Spānijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā ("RP2") un RP3 (2015.–2024. gads) un DUC bāzes līnijas vērtība tarififikācijas zonas līmenī salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (30) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (31) Spānijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi Spānijas kontinentālās daļas un Spānijas Kanāriju salu tarififikācijas zonām ir šādi:

Spānijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Spānijas kontinentālās daļas maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	69,88 EUR	52,06 EUR	107,71 EUR	53,64 EUR	51,69 EUR	48,19 EUR

Spānijas Kanāriju salu maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	70,11 EUR	52,39 EUR	104,97 EUR	66,92 EUR	58,97 EUR	53,93 EUR
---	------------------	------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------

- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Spānijas maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendence RP3, kas ir $-1,9\%$ Spānijas kontinentālās daļas tarififikācijas zonas līmenī un $+0,7\%$ Spānijas Kanāriju salu tarififikācijas zonas līmenī, abos gadījumos pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir $+1,0\%$ tajā pašā periodā.
- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Spānijas maršruta aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3, kas ir $-4,0\%$ Spānijas kontinentālās daļas tarififikācijas zonas līmenī un $-2,9\%$ Spānijas Kanāriju salu tarififikācijas zonas līmenī, abos gadījumos pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir $-1,3\%$ tajā pašā periodā.
- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Spānijas DUC bāzes līnijas vērtība Spānijas kontinentālās daļas un Spānijas Kanāriju salu tarififikācijas zonās 52,11 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par $17,2\%$ mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 62,97 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Spānijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir $-16,8\%$.
- (35) Pamatojoties uz 32.–34. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (36) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem netika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Spāniju.

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

- (37) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veikspējas mērķu projektu novērtējumu Komisija savu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (38) Komisija norāda, ka gan maršruta veikspējas stimulu shēma, gan termināla veikspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Spānijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus $0,50\%$ apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu $0,00\%$ apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (39) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, 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.

- (40) Tāpēc Spānijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti 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 noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, un, pēc Komisijas domām, šādas pārskatīšanas rezultātā maksimālie finansiālie zaudējumi būtu jānosaka vismaz 1 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (41) Pamatojoties uz 10.–40. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Spānijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (42) 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 tarifikācijas sistēmu. Komisijas dienesti ir nosūtījuši *ad hoc* informācijas pieprasījumu visām dalībvalstīm, lai savāktu būtisku informāciju, kā arī vienības likmes atbilstības verifikācijas kontekstā sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (43) 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 tarifikācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Spānija iesniedza saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Spānijas Karalistei.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Spānija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Spānija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
ENAIRES, FERRONATS	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Spānijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %
Atsauces vērtības Spānijai	3,08 %	3,08 %	3,08 %	3,08 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Spānijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,12	0,20	0,19	0,19
Atsauces vērtības Spānijai	0,12	0,20	0,19	0,19

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Spānijas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–2021	2022	2023	2024
Spānijas kontinentālās daļas maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti, kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	69,88 EUR	52,06 EUR	107,71 EUR	53,64 EUR	51,69 EUR	48,19 EUR
Spānijas Kanāriju salu maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti, kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	70,11 EUR	52,39 EUR	104,97 EUR	66,92 EUR	58,97 EUR	53,93 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/777

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Slovēnija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2302)

(Autentisks ir tikai teksts slovēņu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (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 arī norāda, ka paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Slovēnijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Slovēnijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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 plāna projektu attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās Īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.
- (9) Tā kā Slovēnijā nav nevienas lidostas, uz kuru attiecas Īstenošanas regula (ES) 2019/317, attiecībā uz RP3 tās RP3 darbības uzlabošanas plāna projektā nav iekļauti vietējie darbības uzlabošanas mērķi termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Tāpēc šajā lēmumā ietvertie konstatējumi attiecas tikai uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “drošība”

- (10) Galvenajā darbības jomā “drošība” Komisija ir novērtējusi Slovēnijas 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.
- (11) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “drošība”, kurus ierosināja Slovēnija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Slovēnija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Slovenia Control	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (12) Attiecībā uz Slovēnijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (*Slovenia Control*) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam.
- (13) Komisija norāda, ka Slovēnijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā *Slovenia Control* ir noteikti pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, tajā skaitā pastāvīga valsts uzraudzības iestādes (NSA) veikta uzraudzība, kā arī regulāra iekšējā un ārējā drošības procesu un rezultātu uzraudzība, kas atbilst protokoliem, par kuriem panākta vienošanās Eirokontroles, CANSO un EASA līmenī.
- (14) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 12. un 13. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Slovēnijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (15) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Slovēnijas 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. Mērķi, kas ietverti Slovēnijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (16) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (17) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Slovēnija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Slovēnijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Atsauces vērtības Slovēnijai	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

- (18) Komisija konstatē, ka Slovēnijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (19) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Slovēnija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver lielāku pārrobežu sadarbību, piemēram, brīvā maršruta paplašināšanu Dienvidaustrumu valstu kopējās iniciatīvas “Brīvā maršruta gaisa telpa” (SECSI FRA) ietvaros.
- (20) Pamatojoties uz 18. un 19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Slovēnijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Slovēnijas 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. Mērķi, kas ietverti Slovēnijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Slovēnijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Slovēnijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,05	0,09	0,09	0,09
Atsauces vērtības Slovēnijai	0,05	0,09	0,09	0,09

- (24) Komisija konstatē, ka Slovēnijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Slovēnija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Norādītie pasākumi ietver gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldības uzlabošanu, sektorizācijas uzlabojumus saskaņā ar Centrāleiropas funkcionālā gaisa telpas bloka (FAB CE) gaisa telpas plānu, nozares veiktspējas elastības uzlabošanu, pamatojoties uz pieprasījumu, papildu gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) pieņemšanu darbā, kā arī ATCO komplektēšanas uzlabošanu.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Slovēnijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veiktspēja”.

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

- (27) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Slovēnijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence otrajā pārskata periodā (“RP2”) un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (28) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (29) Slovēnijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Slovēnijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	67,0-8 EUR	54,1-9 EUR	101,4-4 EUR	62,1-1 EUR	59,8-4 EUR	56,1-9 EUR

- (30) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Slovēnijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +0,9 % RP3 laikā, nesasniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Slovēnijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –1,9 %, pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Slovēnijas bāzes līnijas vērtība DUC 54,19 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās (“EUR2017”), ir par 45,2 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 37,32 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Slovēnijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir lielākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir 41,5 %.

- (33) Kā norādīts 30. un 31. apsvērumā, ir skaidrs, ka Slovēnija atbilst gan RP3 Savienības mēroga DUC tendencei, gan Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendencei. Turklāt Slovēnijas DUC 2024. gadā ir mazākas par 2014. gada bāzes līnijas vērtību. Neskatoties uz 32. apsvērumā minēto starpību starp Slovēnijas bāzes līnijas vērtību un salīdzinājuma grupas vidējo vērtību, Slovēnija ir pierādījusi izmaksu efektivitātes pieaugumu, kas atbilst Savienības mēroga tendencēm, un tas ir pietiekams pamats, lai apliecinātu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jomā “izmaksu efektivitāte” RP3.
- (34) Pamatojoties uz 27.–33. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Slovēnijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

SECINĀJUMI

- (35) Pamatojoties uz 10.–34. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Slovēnijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (36) 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 verifikācijas kontekstā. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (37) 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Slovēnija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Slovēnijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Slovēnija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Slovēnija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
Slovenia Control	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Slovēnijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %
Atsauces vērtības Slovēnijai	1,55 %	1,55 %	1,55 %	1,55 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Slovēnijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,05	0,09	0,09	0,09
Atsauces vērtības Slovēnijai	0,05	0,09	0,09	0,09

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”**Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas**

Slovēnijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	67,0-8 EUR	54,1-9 EUR	101,4-4 EUR	62,1-1 EUR	59,8-4 EUR	56,1-9 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/778

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Bulgārija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2303)

(Autentisks ir tikai teksts bulgāru 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Bulgārijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Bulgārijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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 plāna projektu attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.
- (9) Tā kā Bulgārijā nav nevienas lidostas, uz kuru attiecas Īstenošanas regula (ES) 2019/317, attiecībā uz RP3 tās RP3 darbības uzlabošanas plāna projektā nav iekļauti vietējie darbības uzlabošanas mērķi termināla aeronavigācijas pakalpojumiem. Tāpēc šajā lēmumā ietvertie konstatējumi attiecas tikai uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumiem.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “drošība”

- (10) Galvenajā darbības jomā “drošība” Komisija ir novērtējusi Bulgārijas 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.
- (11) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “drošība”, kurus ierosināja Bulgārija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Bulgārija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
BULATSA	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (12) Attiecībā uz Bulgārijas ierosināto drošības mērķu projektu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (BULATSA) Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2023. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam.
- (13) Komisija norāda, ka Bulgārijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādīta virkne pasākumu, kas BULATSA jāīsteno, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, tajā skaitā: noguruma un stresa pārvaldība, lai uzlabotu personāla veiktspēju, sistēmas ieviešana izmaiņu novērtēšanai, apdraudējumu identificēšanai un risku pārvaldībai, izpratnes par drošību pastāvīga uzlabošana un rūpīgi pārdomātu tehnoloģisko risinājumu ieviešana drošības uzlabošanai.
- (14) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 12. un 13. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (15) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Bulgārijas 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. Mērķi, kas ietverti Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (16) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (17) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Bulgārija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Bulgārijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Atsauces vērtības Bulgārijai	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

- (18) Komisija konstatē, ka Bulgārijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (19) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Bulgārija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver turpmāku virzību uz Dienvidaustrumeiropas brīvā maršruta gaisa telpas (*SEE FRA*) ieviešanu, ietverot Rumāniju, Ungāriju un Slovākiju.
- (20) Pamatojoties uz 18. un 19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Bulgārijas 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. Mērķi, kas ietverti Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucē vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Bulgārijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucē vērtības, kas noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Bulgārijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,04	0,08	0,07	0,08
Atsauces vērtības Bulgārijai	0,04	0,08	0,07	0,08

- (24) Komisija konstatē, ka Bulgārijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucē vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.

- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Bulgārija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Norādītie pasākumi ietver satiksmes sarežģītības analīzes instrumentu izmantošanu, pielāgotu gaisa satiksmes vadības dispečeru (ATCO) pilnslodzes ekvivalentu (FTE) plānošanu visā RP3 saskaņā ar prognozētajiem satiksmes apjomiem, kā arī vairākus pasākumus gaisa telpas plānošanas uzlabošanai, tajā skaitā pārsektorizāciju un dinamisku sektorizāciju.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veiktspēja”.

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

- (27) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Bulgārijas 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 tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (28) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (29) Bulgārijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Bulgārijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti , kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	56,62 BGN	53,64 BGN	95,60 BGN	67,56 BGN	61,42 BGN	55,62 BGN
	28,9- 6 EUR	27,4- 3 EUR	48,8- 9 EUR	34,5- 5 EUR	31,4- 1 EUR	28,44EUR- EUR

- (30) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Bulgārijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir +0,9 % RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Bulgārijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 laikā, kas ir –0,2 %, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.
- (32) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Bulgārijas bāzes līnijas vērtība DUC 27,43 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās (“EUR2017”), ir par 32,5 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 40,66 EUR, izteikta EUR2017. Komisija atzīmē, ka Bulgārijas maršruta aprēķinātās vienības izmaksas ir mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas visā RP3, turklāt attiecībā uz 2024. gadu novērotā starpība ir –34,1 %.

- (33) Kā norādīts 30. apsvērumā, ir skaidrs, ka Bulgārijas aprēķināto vienības izmaksu tendence RP3 atbilst attiecīgajai Savienības mēroga tendencei. Turklāt Bulgārijas aprēķinātās vienības izmaksas 2024. gadā ir nedaudz mazākas par 2014. gada bāzes līnijas vērtību, kas liecina, ka Bulgārija ilgtermiņā saglabā stabilu izmaksu efektivitāti. Visbeidzot, kā norādīts 32. apsvērumā, Bulgārija uzrāda spēcīgus izmaksu efektivitātes rādītājus aprēķināto vienības izmaksu ziņā, jo Bulgārijas bāzes līnijas vērtība 2019. gadam un aprēķinātās vienības izmaksas 2024. gadam ir ievērojami mazākas, proti, par vairāk nekā 30 %, nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējās vērtības. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka novirze no Savienības mēroga aprēķināto vienības izmaksu ilgtermiņa tendences, kas norādīta 31. apsvērumā, neliedz noteikt, ka Bulgārija nodrošina atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jomā "izmaksu efektivitāte".
- (34) Pamatojoties uz 30.–33. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

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

- (35) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu attiecībā uz veiktspējas mērķu projektiem Komisija savu pārskatu ir papildinājusi ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu pārskatu. Šajā sakarā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā ietvertie stimulu shēmu projekti rada bažas.
- (36) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, kas ierosināta Bulgārijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,40 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,20 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.
- (37) Attiecībā uz minēto stimulu shēmu Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegto ekspertu padomu, ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,40 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.
- (38) Tāpēc Bulgārijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata sava stimulu shēma maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai, lai no minētās stimulu shēmas izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti tādā 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.

SECINĀJUMI

- (39) Pamatojoties uz 10.–38. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Bulgārijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (40) 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 tarifācijas 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.

- (41) 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 kuras 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.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Bulgārija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Bulgārijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Bulgārija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Bulgārija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgais aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
BULATSA	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	D	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Bulgārijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %
Atsauces vērtības Bulgārijai	2,25 %	2,25 %	2,25 %	2,25 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Bulgārijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,04	0,08	0,07	0,08
Atsauces vērtības Bulgārijai	0,04	0,08	0,07	0,08

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Bulgārijas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – bāzes līnijas vērtība	2020–20- 021	2022	2023	2024
Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti, kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās)	56,62 BGN	53,64 BGN	95,60 BGN	67,56 BGN	61,42 BGN	55,62 BGN
	28,9- 6 EUR	27,4- 3 EUR	48,8- 9 EUR	34,5- 5 EUR	31,4- 1 EUR	28,44 EUR

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/779

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Polija iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2304)

(Autentisks ir tikai teksts poļu 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 pirmo daļu,ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ⁽²⁾, un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

- (1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 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, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos 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 samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (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.

⁽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 tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).⁽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) 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.
- (5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "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 arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (6) 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 norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Polijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plāna projektu.
- (7) 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.
- (8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Polijas ierosināto vietējo darbības uzlabošanas 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.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

- (9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Polijas 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.
- (10) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā "drošība", kurus ierosināja Polija attiecībā uz drošības pārvaldības efektivitāti, dalījumā pa katru drošības pārvaldības mērķi un izteikti kā īstenošanas līmenis, ir šādi:

⁽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 tarifācijas 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.).

Polija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

- (11) Saistībā ar Polijas ierosinātajiem drošības mērķu projektiem attiecībā uz visiem aptvertajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi “drošības riska pārvaldība”, savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam.
- (12) Komisija norāda, ka Polijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (ANSP) ir noteikti pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, piemēram, pasākumi, kas jāveic, lai nodrošinātu atbilstību Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2017/373 ⁽⁶⁾, drošības procesu pārskatīšana, vadītājiem paredzēto drošības apmācību atjaunināšana, drošības vadības rādītāju izstrāde, drošības veicināšanas turpināšana, kā arī paraugprakses, dokumentu un procedūru ieviešana atbilstoši valsts un starptautiskajiem noteikumiem.
- (13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi drošības jomā, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz RP3 pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Polijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “drošība”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “vide”

- (14) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Polijas 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. Mērķi, kas ietverti Polijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā (“ERNIP”), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (15) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “vide”. Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

⁽⁶⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/ aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).

- (16) Darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “vide”, kurus ierosināja Polija, un ERNIP noteiktās atbilstošās valsts atsaucēs vērtības par RP3, kas izteiktas kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Polijas maršruta vides mērķu projekti , kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Atsauces vērtības Polijai	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) Komisija konstatē, ka Polijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsaucēs vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Polija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā nozares konfigurāciju reorganizāciju Varšavas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centram, uzlabotas gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju ieviešana, kā arī uzlabojumi Varšavas termināļa manevrēšanas laukumā.
- (19) Turklāt Komisija konstatē, ka Polija kopš 2019. gada februāra jau ir ieviesusi brīvā maršruta gaisa telpu (FRA) no 95. lidojuma līmeņa līdz 660. lidojuma līmenim. Komisija arī norāda, ka Polija plāno 2024. kalendārajā gadā turpināt paplašināt FRA, ietverot Baltijas funkcionālo gaisa telpas bloku (FAB), Slovākiju un Ukrainu.
- (20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Polijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “vide”.

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “veiktspēja”

- (21) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Polijas 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. Mērķi, kas ietverti Polijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsaucēs vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.
- (22) 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 atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”. Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.
- (23) Polijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par RP3, kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsaucēs vērtības, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Polijas maršruta veikspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,07	0,12	0,12	0,12
Atsauces vērtības Polijai	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) Komisija konstatē, ka Polijas ierosinātie veikspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsauces vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.
- (25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Polija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veikspējas mērķu sasniegšanai. Minētie pasākumi ietver pastāvīgu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību, elastīgu personāla plānošanu un vadību, sektoru skaita palielināšanu un uzlabotus sektoru atvēršanas laikus, kā arī pārrobežu FRA ieviešanu.
- (26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Polijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “veikspēja”.

Pārskats par veikspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (27) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta veikspējas mērķu projektiem papildināja ar veikspējas mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Poliju.
- (28) Konkrētāk, lidostu līmenī salīdzinot valsts mērķu projektus attiecībā uz vidējo ielidošanas ATFM kavēšanos ar līdzīgu lidostu darbību otrajā pārskata periodā (RP2), Komisija ir konstatējusi, ka Varšavas Šopēna, Varšavas Modlinas, Krakovas Balices un Katovices Pižovices lidostā ATFM kavēšanās ir paredzama lielāka, nekā prognozēts līdzīgām lidostām.
- (29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Polijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla veikspējas mērķi trešajam pārskata periodam, ņemot vērā iepriekš 28. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata šie mērķi, korigējot tos uz leju.

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

- (30) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Polijas 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 DUC tendence RP3 laikā, DUC ilgtermiņa tendence RP2 un RP3 (2015.–2024. gads) un tarififikācijas zonas līmenī DUC bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.
- (31) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.
- (32) Polijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par RP3 ir šādi:

Polijas maršruta tarififikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

- (33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Polijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir –1,7 % gadā RP3 laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.
- (34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Polijas 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.
- (35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Polijas bāzes līnijas vērtība DUC 41,07 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("EUR2017"), ir par 5,4 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 38,96 EUR, izteikta EUR2017. Tomēr Komisija norāda, ka Polijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam ir par 6,7 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.
- (36) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 34. un 35. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka minētā novirze no Savienības mēroga DUC 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.
- (37) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija norāda, ka Polija savā darbības uzlabošanas plāna projektā norāda plašu pasākumu klāstu, ko veic aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (PANSa) vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ir sīki un kvantitatīvi norādīti darbības uzlabošanas plāna projektā.
- (38) Patiešām, Polija plāno RP3 laikā ievērojami palielināt gaisa satiksmes vadības dispečeru skaitu Varšavas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra darbībā. Polija sīkāk paskaidro, ka papildu gaisa satiksmes dispečeru apmācība un pieņemšana darbā ļaus PANSa īstenot gaisa telpas atkārtotu sektorizāciju, kā arī apmierināt prognozēto satiksmes pieprasījumu, kas, paredzams, sasniegs 2019. gada līmeni līdz RP3 beigām.
- (39) Komisija konstatē investīciju izmaksu pieaugumu, kas saistītas ar veiktspējas palielināšanas projektiem, piemēram, ATM sistēmas modernizāciju un ar to saistītām izmaiņām, jaunu vadības telpu un radiosakaru staciju izveidošanu, kā arī novērošanas infrastruktūras nomaiņu un attīstību. Polija norāda, ka plānotie RP3 kapitālizdevumi ir vērsti uz investīcijām, kas saistītas ar veiktspēju, un ar tiem varēs optimizēt gaisa telpu (piemēram, gaisa telpas vertikālo sadalījumu trīs līmeņos), kā arī uzlabot pakalpojumu sniegšanas noturību, mērogojamību un elastību.
- (40) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes detalizēto analīzi, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi, ko Polija ir izklāstījusi darbības plāna projektā, patiešām ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējās veiktspējas mērķus. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto izvērtējumu, var secināt, ka šo pasākumu papildu izmaksas ir lielākas nekā 34. apsvērumā minētā novirze no Savienības mēroga DUC ilgtermiņa tendences.

- (41) Tāpēc, ņemot vērā 37.–40. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Poliju.
- (42) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka nav nepieciešams sīkāk pārbaudīt, vai attiecībā uz Poliju ir izpildīts 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs.
- (43) Pamatojoties uz 33.–42. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Polijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (44) Attiecībā uz lidostām, uz kurām attiecas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 darbības joma, kā minēts regulas 1. panta 3. un 4. punktā, Komisija savu novērtējumu par maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projektiem papildināja ar izmaksu efektivitātes mērķu projektu pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Par šiem mērķu projektiem tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Poliju.
- (45) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla DUC tendenci ar maršruta DUC tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Polijas termināla DUC tendence, kas termināla 1. tarifikācijas zonā ir +2,2 % un attiecīgi 2. tarifikācijas zonā +1,9 %, ir lielāka nekā Polijas maršruta DUC tendence tarifikācijas zonas līmenī, kas ir –1,7 % RP3 laikā.
- (46) Otrkārt, Komisija norāda, ka termināla DUC tendences mērķu projekti attiecībā uz Polijas termināla 1. tarifikācijas zonu, kas ir +2,2 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla DUC tendence –8,9 %, kas novērota RP2 laikā. Turklāt termināla DUC tendences mērķu projekti attiecībā uz Polijas termināla 2. tarifikācijas zonu, kas ir +1,9 % RP3 laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla DUC tendence –2,6 %, kas novērota RP2 laikā.
- (47) Tāpēc Komisija uzskata, ka Polijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi trešajam pārskata periodam, ņemot vērā iepriekš 45. un 46. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata šie mērķi, koriģējot tos uz leju.

SECINĀJUMI

- (48) Pamatojoties uz 9.–47. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Polijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (49) 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 tarifikācijas 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 verifikācijas kontekstā. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (50) 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 kuras 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 tarifikācijas sistēmas īstenošanai RP3 laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, ko Polija ir iekļāvusi darbības uzlabošanas plāna projektā, kurš iesniegts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas uzskaitīti šā lēmuma pielikumā, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, kuri noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Polijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Polija iesniegusi saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “DROŠĪBA”**Drošības pārvaldības efektivitāte**

Polija	Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim				
Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	Drošības pārvaldības mērķis	2021	2022	2023	2024
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Drošības politika un mērķi	C	C	C	C
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	D
	Drošības garantija	C	C	C	C
	Drošības veicināšana	C	C	C	C
	Drošības kultūra	C	C	C	C

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VIDE”**Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte**

	2021	2022	2023	2024
Polijas maršruta vides mērķu projekts , kas izteikts kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Atsauces vērtības Polijai	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “VEIKTSPĒJA”**Maršruta ATFM kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā**

	2021	2022	2023	2024
Polijas maršruta veiktspējas mērķu projekti , kas izteikti ATFM kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	0,07	0,12	0,12	0,12
Atsauces vērtības Polijai	0,07	0,12	0,12	0,12

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA “IZMAKSU EFEKTIVITĀTE”

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Polijas maršruta tarifikācijas zona	2014. gads – bāzes līnijas vērtība	2019. gads – 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)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2022/780

(2022. gada 13. aprīlis)

par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Šveice iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem trešajam pārskata periodam, un ar ko nosaka ieteikumus šo mērķu pārskatīšanai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2313)

(Autentisks ir tikai teksts franču, itāļu un vācu valodā)**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu ("nolīgums") ⁽¹⁾,

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) ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾ 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 uzliesmojuma dēļ kopš 2020. kalendāra gada pirmā ceturkšņa ir būtiski ietekmēta gaisa transporta nozare, un dalībvalstu un trešo valstu veikto pandēmijas ierobežošanas pasākumu rezultātā gaisa satiksmes apjoms ir ievērojami samazinājies salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.
- (3) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam (RP3) sākotnēji tika noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903 ⁽⁴⁾. Šie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi un dalībvalstu un Šveices pēdāk 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.

⁽¹⁾ OV L 114, 30.4.2002., 73. lpp.

⁽²⁾ OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

⁽³⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ 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) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 ⁽ⁱ⁾ trešajam pārskata periodam 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 ^(j), kurā noteica pārskatītus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus trešajam pārskata periodam galvenajās darbības jomās “drošība”, “vide”, “veiktspēja” un “izmaksu efektivitāte”.
- (5) Visas dalībvalstis un Šveice ir izstrādājušas un pieņēmušas darbības uzlabošanas plānu projektus, kuros ietverti pārskatīti vietējie darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam un kuri līdz 2021. gada 1. oktobrim tika iesniegti Komisijas novērtējumam. Šveice iesniedza Komisijai darbības uzlabošanas plāna projektu FAB līmenī, šajā gadījumā Centrāleiropas funkcionālā gaisa telpas bloka (FABEC) līmenī. Pēc FABEC darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīguma verifikācijas Komisija pieprasīja FABEC līdz 2021. gada 17. novembrim iesniegt atjauninātu darbības uzlabošanas plāna projektu. Šajā lēmumā iekļautais Komisijas novērtējums pamatojas uz atjaunināto FABEC darbības uzlabošanas plāna projektu, ko iesniegušas Šveice un dalībvalstis, kuras veido FABEC.
- (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.
- (7) Šis lēmums attiecas tikai uz darbības uzlabošanas mērķu projektiem un saistītajiem elementiem, kas ietverti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā un tieši attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, kurš izraudzīts pakalpojumu sniegšanai Šveices gaisa telpā.

Novērtēšanas pieeja

- (8) 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.
- (9) Galvenajā darbības jomā “drošība” Komisija ir novērtējusi Šveices iesniegto mērķu, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, 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 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 secināja, ka Šveices un FABEC veidojošo dalībvalstu ierosinātie vietējie drošības darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, nerada bažas par to atbilstību attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un tāpēc šajā lēmumā nav izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (10) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” Šveices iesniegto mērķu, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, 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 FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar relevantajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsaucēs vērtībām, kas noteiktas Eiropas maršruta tīkla uzlabošanas plānā. Novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un 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.

⁽ⁱ⁾ 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 tarifikācijas sistēmas trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads) (OV L 366, 4.11.2020., 7. lpp.).

^(j) 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.).

- (11) Attiecībā uz 2020. kalendāra gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis trešajam pārskata periodam galvenajā darbības jomā “vide”, kas sākotnēji bija noteikts 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 un Šveicei 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. Uz šā pamata Komisija secināja, ka Šveices un FABEC veidojošo dalībvalstu ierosinātie vietējie vides darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, nerada bažas par to atbilstību attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un tāpēc šajā lēmumā nav izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (12) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” Šveices iesniegto mērķu, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, 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 FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar relevantajām atsaucēs vērtībām, kas noteiktas tikla darbības plānā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un 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.
- (13) Attiecībā uz 2020. kalendāra gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis trešajam pārskata periodam galvenajā darbības jomā “veiktspēja”, kas sākotnēji bija noteikts 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 un Šveicei 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. Uz šā pamata Komisija secināja, ka Šveices un FABEC veidojošo dalībvalstu ierosinātie vietējie veiktspējas darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, nerada bažas par to atbilstību attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un tāpēc šajā lēmumā nav izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (14) Turklāt, novērtējot veiktspējas mērķu projektus 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 Šveices veiktspējas mērķu projektu, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, pārskatu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu. Netika konstatēts, ka minētie mērķu projekti rada bažas attiecībā uz Šveici, tāpēc nav nepieciešams šajā lēmumā izklāstīt ar tiem saistītus konstatējumus.
- (15) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” Šveices iesniegto mērķu, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, 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 tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarififikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga operacionālā un ekonomiskā vide. Ja tika konstatēts, ka maršruta izmaksu efektivitātes mērķi neatbilst Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem, Komisija, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, sīkāk izvērtēja, vai novirzi varētu uzskatīt par nepieciešamu un samērīgu.
- (16) Uz šā pamata Komisija secināja, ka ierosinātie Šveices maršruta tarififikācijas zonas vietējie izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, nerada bažas par to atbilstību attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, un tāpēc šajā lēmumā nav izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.

- (17) 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, minēto mērķu pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kā noteikts minētā pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā. Tika konstatēts, ka daži galvenie faktori un parametri, kas ir minēto mērķu pamatā, rada bažas attiecībā uz Šveici, tāpēc šajā lēmumā ir izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (18) Turklāt, novērtējot izmaksu efektivitātes mērķu projektus 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 Šveices izmaksu efektivitātes mērķu projektu, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, novērtējumu attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu. Tika konstatēts, ka minētie mērķu projekti rada bažas attiecībā uz Šveici, tāpēc šajā lēmumā ir izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.
- (19) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2. punkta f) apakšpunktu Komisija attiecībā uz veikspējas mērķu projektu novērtējumu savu pārskatu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. pantā minēto stimulu shēmu projektu novērtējumu. Šajā saistībā Komisija ir izvērtējusi, vai stimulu shēmu projekti atbilst pamatprasībām, kas noteiktas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 1. un 3. punktā. Tika konstatēts, ka minētie stimulu shēmu projekti rada bažas attiecībā uz Šveici, tāpēc šajā lēmumā ir izklāstīti ar tiem saistīti konstatējumi.

Īpaši apsvērumi saistībā ar satiksmes attīstību

- (20) 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 nenoteiktība attiecībā uz satiksmes attīstību joprojām ir īpaši augsta ar Covid-19 epidemioloģiskās situācijas attīstību saistīto risku dēļ. Komisija norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.
- (21) Attiecīgi tiek prognozēts, ka paredzamais RP3 satiksmes pieaugums vairākās dalībvalstīs būs ievērojami mazāks par vidējo satiksmes pieaugumu Savienības mērogā un 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 šo aspektu ņēmusi vērā, pārskatot vietējos apstākļus, kuri ir relevanti katra darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanai.

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

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

- (22) Komisija, pārskatot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā minētos galvenos faktoros un parametrus, uz kuriem pamatojas Šveicei noteiktie FABEC darbības uzlabošanas mērķu projekti galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”, savā novērtējumā izdarījusi šādus konstatējumus par aprēķinātajām izmaksām un to sadalījumu.
- (23) Attiecībā uz aprēķinātajām izmaksām Komisija norāda, ka FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā Šveice ziņo, ka maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (*Skyguide*) ir veicis *Skyguide* kapitalizācijas noteikumu izmaiņas, kas RP3 laikā palielina personāla izmaksas un darbības izmaksas un vienlaikus samazina amortizācijas izmaksas. Darbības izvērtēšanas iestāde ieteikumā Komisijai pauž uzskatu, ka šīs izmaiņas, iespējams, varētu traucēt izmaksu riska dalīšanas mehānisma īstenošanu Šveicē. Tāpēc pārskatītajā FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā būtu sīkāk jāpaskaidro un jāpamato piemērotās metodes pamatojums un ietekme uz atbilstību relevantajām tiesību normām, tostarp Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 28. panta 4. punktam.
- (24) Šveice ievieš izmaiņas metodikā, kas izmaksu sadalīšanai starp maršruta un termināla pakalpojumiem tiek piemērota netiešajām pamatdarbības izmaksām. Tomēr Komisija atzīmē, ka FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā Šveice nav ne aprakstījusi, ne pamatojusi šīs izmaiņas netiešo pamatdarbības izmaksu sadalījumā starp maršruta un termināla pakalpojumiem. Tāpēc Komisija uzskata, ka tas būtu sīkāk jāpaskaidro un jāpamato pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā.

- (25) Pamatojoties uz Īstenošanas lēmuma C(2022) 2283 (7) 21.–41. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā attiecībā uz Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarififikācijas zonu, tika novērtēti kā neatbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte”. Tāpēc Šveicei, kura kopā ar Beļģiju, Franciju, Luksemburgu, Nīderlandi un Vāciju izstrādāja un iesniedza RP3 darbības uzlabošanas plāna projektu FAB līmenī, būtu kopīgi ar šīm valstīm jāiesniedz pārskatīts FABEC darbības uzlabošanas plāna projekts, kurā ievēroti šajā lēmumā un Īstenošanas lēmumā C(2022) 2283 izklāstītie ieteikumi.

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

- (26) Komisijai ir bažas par Šveices iesniegtajiem darbības uzlabošanas mērķu projektiem, kas noteikti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecībā uz termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2. punkta c) apakšpunktu.
- (27) Pirmkārt, salīdzinot RP3 termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci ar maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Šveices termināla tarififikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendence +2,7 % ir lielāka nekā tarififikācijas zonas līmenī aprēķināto Šveices maršruta vienības izmaksu tendence, proti, -0,5 % RP3 laikā.
- (28) Otrkārt, Komisija uzskata, ka Šveices termināla tarififikācijas zonas termināla aprēķināto vienības izmaksu tendences mērķa projekts, proti, +2,7 % RP3 laikā, pārsniedz faktisko termināla aprēķināto vienības izmaksu tendenci -3,4 %, kas novērota RP2 laikā. Šķiet, ka šis atšķirības iemesls ir ievērojams termināla aprēķināto izmaksu, it īpaši citu darbības izmaksu un amortizācijas izmaksu, palielinājums RP3 laikā.
- (29) Treškārt, salīdzinot termināla izmaksu efektivitātes mērķu projektus ar līdzīgu lidostu veikspēju RP3 laikā, Komisija norāda, ka aprēķināto vienības izmaksu aplēses Ženēvas un Čīrihes lidostām ļoti būtiski pārsniedz relevantās salīdzinājuma grupas vidējās aprēķinātās vienības izmaksas RP2 un RP3 laikā.
- (30) Tāpēc Komisija uzskata, ka Šveicei, ņemot vērā 26.–29. apsvērumā paustos novērojumus, būtu sīkāk jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi vai būtu jāpārskata un jāsamazina termināla aprēķināto vienības izmaksu mērķu projekti.

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

- (31) Saistībā ar 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. Komisija arī norāda, ka FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā Šveices ierosinātais termināla veikspējas stimulu shēmas projekts ietver maksimālo finansiālo ieguvumu, kas vienāds ar maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, – gan viens, gan otrs ir 0,5 % no aprēķinātajām izmaksām.
- (32) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, Komisijai ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas izriet no minētajām stimulu shēmām un 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.

(7) Komisijas Īstenošanas lēmums 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.

- (33) Tāpēc Šveicei saistībā ar FABEC iesniegto darbības uzlabošanas plāna projektu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti maršruta un termināla veikspējas mērķu sasniegšanai tā, lai no minētajām stimulu shēmām izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti apmērā, kas būtiski ietekmē riskam pakļautos ieņēmumus, kā skaidri noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, un tam, pēc Komisijas domām, būtu jārada maksimālie finansiālie zaudējumi, kuri ir vismaz 1 % no aprēķinātajām izmaksām.

SECINĀJUMI

- (34) Atsaucoties uz Īstenošanas lēmumu C(2022) 2283, Komisija ir secinājusi, ka darbības uzlabošanas plāna projektā, ko Šveice iesniegusi kā daļu no FABEC, ir ietverti daži darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz Beļģiju un Luksemburgu, kuri neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.
- (35) Tāpēc saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 3. punktu Šveicei un FABEC dalībvalstīm trīs mēnešu laikā no šā lēmuma pieņemšanas dienas ir jāiesniedz Komisijai savs pārskatītais darbības uzlabošanas plāna projekts, kurā ņemti vērā Komisijas sniegtie ieteikumi.
- (36) Komisija pēc tam pilnībā novērtēs pārskatīto darbības uzlabošanas plāna projektu saskaņā ar procedūru, kas noteikta Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 15. pantā, un šādas vēlākas novērtēšanas rezultātā tā var pieņemt jebkādu nostāju attiecībā uz darbības uzlabošanas mērķu projektiem un citiem darbības uzlabošanas plānu elementiem, pret kuriem šajā lēmumā nav izteikti iebildumi.
- (37) 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 Šveicei un FABEC dalībvalstīm tiks prasīts pieņemt galīgo darbības uzlabošanas plānu.
- (38) 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. Tā 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, kārtojamas, RP3 laikā veicot turpmākas vienības likmes korekcijas, ko papildus reglamentē ar Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 izklāstītajiem ārkārtas pasākumiem RP3 laikā. Attiecīgi Komisija neizdarīs secinājumus par vienības likmju atbilstību saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 29. panta 3. punktu, pirms nav pieņemti relevantie galīgie darbības uzlabošanas plāni.
- (39) Komisija atzīmē, ka dažas dalībvalstis ir norādījušas nodomu iekļaut savā RP3 izmaksu bāzē izmaksu pozīcijas, kas saistītas ar bezpilota lidaparātu atklāšanas sistēmām lidostās. 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 tādējādi tās varētu uzskatīt par atbilstošām saskaņā ar darbības uzlabošanas un tarififikācijas sistēmu. Lai savāktu relevanto informāciju, Komisijas dienesti visām dalībvalstīm ir nosūtījuši *ad hoc* informācijas pieprasījumu, kā arī vienības likmes atbilstības verifikācijas kontekstā sīkāk izpētīs paziņotās izmaksas par bezpilota lidaparātu atklāšanu lidostās. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.
- (40) Reaģējot uz Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu, kura sākās 2022. gada 24. februārī, Savienība ir pieņēmusi ierobežojošus pasākumus, proti, aizliegusi 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 samazinājumu, 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. Šveicei un FABEC dalībvalstīm, pārskatot vietējos darbības uzlabošanas mērķus, kas iekļauti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu pienācīgi jāņem vērā relevanto satiksmes izmaiņu operacionālās un finansiālās sekas.

- (41) Komisija saskaņā ar nolīguma 19. panta 2. punktu ir apspriedusies ar Šveici par šajā lēmumā izklāstītajiem ieteikumiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti FABEC darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 iesniegušas Beļģija, Francija, Luksemburga, Nīderlande, Vācija un Šveice, un kas uzskaitīti Īstenošanas lēmuma C(2022) 2283 pielikumā, neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas trešajam pārskata periodam noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Šveices Konfederācijai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)