Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/1039

23.5.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2025/1039

(2025. gada 16. maijs)

par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Šveice iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas izvirzīti Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ceturtajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 2923)

(Autentisks ir tikai teksts franču, itāļu un vācu valodā)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu ([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,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/2803 (2024. gada 23. oktobris) par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu ([3]) un jo īpaši tās 58. panta 3. punktu,

pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju,

tā kā:

1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

(1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu dalībvalstīm valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku (“*FAB*”) līmenī ir jāizstrādā plāni attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām, tajā skaitā darbības uzlabošanas mērķi, katram darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periodam. Minētajos plānos jāiekļauj vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kuri izvirzīti attiecīgajam pārskata periodam.

(2) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi ceturtajam pārskata periodam (“PP4”, 2025.–2029. gads) ir noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2024/1688 ([4]).

(3) Visas dalībvalstis un Šveice ir izstrādājušas un pieņēmušas PP4 darbības uzlabošanas plānu projektus, kurus tās līdz 2024. gada 1. oktobrim iesniedza Komisijai novērtēšanai. Šveice iesniedza Komisijai darbības uzlabošanas plāna projektu, kas pieņemts kopā ar Beļģiju, Franciju, Luksemburgu, Nīderlandi un Vāciju (“ES dalībvalstis, kas pieder pie *FABEC*”) Centrāleiropas funkcionālā gaisa telpas bloka (“*FABEC*”) līmenī. Pēc *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīguma pārbaudes Komisija pieprasīja *FABEC* līdz 2024. gada 15. novembrim iesniegt atjauninātu darbības uzlabošanas plāna projektu.

(4) Šajā lēmumā iekļautā Komisijas novērtējuma pamatā ir atjauninātais *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekts (“*FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekts”), ko iesniegušas Šveice un dalībvalstis, kuras ietilpst *FABEC*.

([1]) OV L 114, 30.4.2002., 73. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) OV L, 2024/2803, 11.11.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2024/1688 (2024. gada 12. jūnijs), ar ko nosaka gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus ceturtajam pārskata periodam no 2025. gada 1. janvāra līdz 2029. gada 31. decembrim (OV L, 2024/1688, 17.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Darbības izvērtēšanas iestāde ("DII"), kas palīdz Komisijai darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanā, ir iesniegusi Komisijai ziņojumu, kurā izklāstīti tās ieteikumi par *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu.

(6) Komisija saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 ([5]) 14. panta 1. punktu ir novērtējusi *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķu atbilstību, pamatojoties uz minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem kritērijiem un ņemot vērā vietējos apstākļus.

(7) Komisija savu novērtējumu ir papildinājusi ar *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta pārskatīšanu, kas attiecas uz minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā noteiktajiem elementiem. Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunkta vii) punktu Komisija norāda, ka minētās pārskatīšanas laikā tā nav detalizēti analizējusi metodiku, ko Šveice izmantojusi izmaksu sadalīšanai starp maršruta un termināla pakalpojumiem PP4 laikā. Tāpēc Komisija pagaidām nav izdarījusi nekādus secinājumus par minētās izmaksu sadales metodikas atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 550/2004 ([6]) 15. panta 2. punkta e) un f) apakšpunktam un Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 22. panta 5. punktam.

(8) Šis lēmums attiecas tikai uz tiem darbības uzlabošanas mērķiem un Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2. punktā izklāstītajiem elementiem, kas tieši attiecas uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, kurš izraudzīts pakalpojumu sniegšanai Šveices gaisa telpā.

2. **NOVĒRTĒJUMA KONSTATĒJUMI**

Šveices maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(9) Tas, cik atbilstīgi ir *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļautie izmaksu efektivitātes jomas darbības uzlabošanas mērķi attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātajām vienības izmaksām ("*DUC*"), tika novērtēts, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem. Minētie kritēriji ir *DUC* tendence PP4 laikā, *DUC* ilgtermiņa tendence trešā pārskata perioda (2020.–2024. gads) ("PP3") un PP4 (2025.–2029. gads) laikā un *DUC* bāzes līnijas vērtība tarifikācijas zonas līmenī salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.

(10) Šveices maršruta tarifikācijas zonai ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi ceturtajam pārskata periodam un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Šveices maršruta tarifikācijas zona	**2019. gada bāzes līnijas vērtība**	**2024. gada bāzes līnijas vērtība**	**2025. gads**	**2026. gads**	**2027. gads**	**2028. gads**	**2029. gads**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteikti kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**110,08CHF**	**124,74CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

([5]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (Pakalpojumu sniegšanas regula) (OV L 96, 31.3.2004., 10. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Attiecībā uz novērtēšanas kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija konstatē, ka Šveices *DUC* tendence tarifikācijas zonas līmenī PP4 laikā (+0,7 %) atpaliek no Savienības mēroga tendences tajā pašā periodā (– 1,2 %).

(12) Attiecībā uz novērtēšanas kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija konstatē, ka Šveices *DUC* ilgtermiņa tendence tarifikācijas zonas līmenī PP3 un PP4 laikā (+1,8 %) atpaliek no Savienības mēroga ilgtermiņa tendences tajā pašā periodā (– 1,0 %).

(13) Attiecībā uz novērtēšanas kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija konstatē, ka Šveices *DUC* bāzes līnijas vērtība (124,13 EUR), kas izteikta reālā izteiksmē 2022. gada cenās ("EUR2022"), ir par 41,8 % augstāka nekā vidējā bāzes līnijas vērtība (87,51 EUR, izteikta EUR2022) attiecīgajā salīdzinājuma grupā, kas norādīta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta e) punktā.

(14) Ir jāpārbauda, vai 11., 12. un 13. apsvērumā minētās atkāpes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu. Tāpēc Komisija ir novērtējusi, vai 11. un 12. apsvērumā minēto konstatēto atkāpju no Savienības mēroga *DUC* tendences un no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences vienīgais cēlonis ir papildu aprēķinātās izmaksas, kas saistītas ar pasākumiem, kuri vajadzīgi, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai pārstrukturēšanas izmaksas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē.

(15) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija norāda, ka *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā Šveice min papildu aprēķinātās izmaksas, kas PP4 laikā radīsies aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam *Skyguide* saistībā ar pasākumiem, kuri ir nepieciešami veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi"). Uzrādītie veiktspējas pasākumi ietver šādus galvenos elementus:

a) *Skyguide* veiktā jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru ("*ATCO*") apmācība un pieņemšana darbā ar mērķi aizstāt *ATCO*, kas PP4 laikā, paredzams, dosies pensijā, un tikt galā ar prognozēto satiksmes pieaugumu. Plānots, ka tā dēļ Ženēvas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrā ("*ACC*") un Cīrihes *ACC* strādājošo *ATCO* skaits PP4 laikā kopumā palielināsies par aptuveni 10 %;

b) ieguldījumi infrastruktūrā un sistēmās, kas veicina darbību noturību, tai skaitā papildu risinājumos neparedzētiem apstākļiem un papildu rezerves risinājumos;

c) tehniski gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas uzlabojumi, ar ko var palielināt veiktspēju un efektivitāti. Šie uzlabojumi atbalstīs no atrašanās vietas neatkarīgās darbības Ženēvas un Cīrihes lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centrā, un tas nozīmē, ka visu Šveices gaisa telpu varēs kontrolēt no jebkura no šiem abiem *ACC*;

d) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības optimizācijas rīku ieviešana.

(16) Ņemot vērā DII veikto izvērtējumu, Šveices paziņotās papildu izmaksas par 15. apsvērumā minētajiem veiktspējas pasākumiem naudas izteiksmē ir ievērojami zemākas nekā konstatētās DII aprēķinātās atkāpes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm. Turklāt Komisija konstatē, ka dažus veiktspējas pasākumus, uz kuriem Šveice atsaucas, varētu uzskatīt par daļu no attiecīgā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja parastajām darbībām vai arī tie varētu nebūt tādi, kas tieši sekmē gaisa telpas veiktspējas palielināšanos. Tādējādi bez sīkākas papildu informācijas un analīzes nav iespējams secināt, vai Šveices uzrādītos veiktspējas pasākumus visā to pilnībā var uzskatīt par nepieciešamiem un samērīgiem PP4 vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai veiktspējas jomā. Tāpēc Komisija norāda, ka par 11. un 12. apsvērumā minēto konstatēto atkāpju no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm vienīgo cēloni nevar uzskatīt papildu izmaksas, kas izriet no uzrādītajiem veiktspējas pasākumiem.

(17) Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju attiecībā uz Šveici nevajadzētu uzskatīt par izpildītu.

(18) Turklāt Komisija norāda, ka Šveice *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā nav uzrādījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu atkāpi no Savienības mēroga *DUC* tendences vai no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju.

(19) Pamatojoties uz 10.–18. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, būtu jāuzskata, ka Šveices maršruta tarifikācijas zonas darbības uzlabošanas mērķi izmaksu efektivitātes jomā neatbilst PP4 noteiktajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

Vides mērķu sasniegšanai paredzēto pasākumu pārskatīšana

(20) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu Komisija ir papildinājusi savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu, pārskatot minētajā plānā iekļautos vides mērķu sasniegšanai paredzētos pasākumus.

(21) Pamatojoties uz 20. apsvērumā minēto pārskatīšanu, Komisijai ir nopietnas šaubas par to, vai Šveices un pie *FABEC* piederīgo ES dalībvalstu uzrādītie pasākumi, kas paredzēti *FABEC* darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai vides jomā, ir pietiekami, lai šos mērķus varētu efektīvi sasniegt. Ņemot vērā DII konstatējumus, Komisija jo īpaši konstatē, ka pasākumi, ko Francija uzrādījusi attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju *DSNA*, nav pietiekami, lai nodrošinātu, ka PP4 laikā tiek panākti lidojuma efektivitātes uzlabojumi, ko ir mērķis panākt.

(22) Tāpēc Komisija uzskata, ka *FABEC* būtu jāievieš papildu pasākumi savu PP4 noteikto vides mērķu sasniegšanai, piemēram, pasākumi, kas attiecas uz efektīvu brīvā maršruta gaisa telpas īstenošanu un pārrobežu brīvā maršruta gaisa telpas īstenošanu kopā ar vēl citām blakus esošām dalībvalstīm.

Veiktspējas mērķu sasniegšanai paredzēto pasākumu pārskatīšana

(23) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu Komisija ir papildinājusi savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu, pārskatot minētajā plānā iekļautos maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai paredzētos pasākumus.

(24) Pamatojoties uz 23. apsvērumā minēto pārskatīšanu, Komisijai ir nopietnas šaubas par to, vai Šveices un pie *FABEC* piederīgo ES dalībvalstu uzrādītie pasākumi, kas paredzēti *FABEC* darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai maršruta veiktspējas jomā, ir pietiekami, lai šos mērķus varētu efektīvi sasniegt. Ņemot vērā DII konstatējumus, Komisija jo īpaši konstatē, ka pasākumi, ko Vācija uzrādījusi attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju *DFS*, nav pietiekami, lai efektīvi apmierinātu PP4 laikā gaidāmo satiksmes pieprasījumu.

(25) Tāpēc Komisija uzskata, ka Šveicei un pie *FABEC* piederīgajām ES dalībvalstīm būtu jāievieš papildu pasākumi, lai sasniegtu ceturtajam pārskata periodam noteiktos tās veiktspējas mērķus, piemēram, pasākumi, kas attiecas uz papildu *ATCO* apmācīšanu un pieņemšanu darbā, resursu efektīvāku izmantošanu un sadarbības kārtību starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem.

Termināla aeronavigācijas pakalpojumu veiktspējas mērķu pārskatīšana

(26) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu Komisija ir papildinājusi savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu, pārskatot termināla aeronavigācijas pakalpojumiem izvirzītos darbības uzlabošanas mērķus veiktspējas jomā, kurus Šveice noteikusi attiecībā uz minētās īstenošanas regulas 1. panta 3. un 4. punktā norādītajām lidostām. Tika konstatēts, ka šie mērķi rada bažas.

(27) Pirmkārt, Komisija norāda, ka ceturtajam pārskata periodam ierosinātie Šveices termināla veiktspējas mērķi paredz sliktākus ielidošanas *ATFM* kavēšanās vidējos gada rādītājus nekā trešajā pārskata periodā. PP4 ierosinātie mērķi paredz 1,60 kavēšanās minūtes uz lidojumu, savukārt PP3 laikā reģistrētie faktiskie rādītāji bija diapazonā no 0,37 līdz 1,50 kavēšanās minūtēm uz lidojumu.

(28) Otrkārt, aplūkojot termināla veiktspējas mērķus pa lidostām, tika konstatēts, ka šie termināla veiktspējas mērķi Cīrihes un Ženēvas lidostai paredz ievērojami ilgāku *ATFM* kavēšanos uz lidojumu salīdzinājumā ar DII noskaidrotajiem rādītājiem līdzīgās lidostās.

(29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Šveicei būtu sīkāk jāpamato PP4 noteiktie termināla veiktspējas mērķi, ņemot vērā 27. un 28. apsvērumā izklāstītos konstatējumus, vai šie mērķi jāpazemina.

Termināla aeronavigācijas pakalpojumu izmaksu efektivitātes mērķu pārskatīšana

(30) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta c) apakšpunktu Komisija ir papildinājusi savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu, pārskatot termināla aeronavigācijas pakalpojumiem izvirzītos darbības uzlabošanas mērķus izmaksu efektivitātes jomā, kurus Šveice noteikusi attiecībā uz minētās īstenošanas regulas 1. panta 3. un 4. punktā norādītajām lidostām.

(31) Komisija norāda, ka Šveices termināla tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes mērķu dēļ *DUC* PP4 laikā būs tendence pasliktināties (+1,0 %). Turklāt tika konstatēts, ka Cīrihes un Ženēvas lidostā termināla aeronavigācijas pakalpojumu vidējās *DUC* ceturtajā pārskata periodā tiek lēstas krietni lielākas par DII noteikto *DUC* mediānu līdzīgās lidostās.

(32) Tāpēc Komisija uzskata, ka Šveicei būtu sīkāk jāpamato PP4 noteiktie termināla izmaksu efektivitātes mērķi, ņemot vērā 31. apsvērumā izklāstītos konstatējumus, vai šie mērķi jāpazemina.

Maršruta un termināla veiktspējas uzlabošanas stimulu shēmu pārskatīšana

(33) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu Komisija ir pārskatījusi *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļautās stimulu shēmas, kuru mērķis ir sekmēt veiktspējas mērķu sasniegšanu ("veiktspējas uzlabošanas stimulu shēmas"). Tika konstatēts, ka PP4 veiktspējas uzlabošanas stimulu shēmas, ko Šveice izveidojusi maršruta un termināla pakalpojumiem, rada bažas.

(34) Komisija norāda, ka *FABEC* maršruta veiktspējas uzlabošanas stimulu shēma un Šveices termināla veiktspējas uzlabošanas stimulu shēma, kas aprakstīta *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā, paredz, ka maksimālie finansiālie zaudējumi ir tikai 0,50 % no aprēķinātajām izmaksām. Ņemot vērā DII sniegto eksperta viedokli, Komisija uzskata, ka šo stimulu shēmu paredzētie maksimālie finansiālie zaudējumi neatbilst Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktam, kurā noteikts, ka šādām stimulu shēmām "būtiski jāietekmē riskam pakļautie ieņēmumi".

(35) Tāpēc Šveicei būtu jāpārskata savas veiktspējas uzlabošanas stimulu shēmas, kas minētas 34. apsvērumā un iekļautas *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā, tā, lai maksimālie finansiālie zaudējumi, kas izriet no minētajām stimulu shēmām, būtu noteikti tādā līmenī, kam ir būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā prasīts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā. Komisija uzskata, ka pēc šīs pārskatīšanas maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem vajadzētu būt vismaz 1 % no aprēķinātajām gada izmaksām.

3. **SECINĀJUMI**

(36) Ņemot vērā iepriekš minēto, šie daži darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā attiecībā uz Šveici, nebūtu jāuzskata par atbilstošiem PP4 izvirzītajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

(37) Tāpēc saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 3. punkta otro daļu Šveicei un *FABEC* dalībvalstīm trīs mēnešu laikā no šā lēmuma pieņemšanas dienas ir jāiesniedz Komisijai pārskatīts darbības uzlabošanas plāna projekts, kurā ņemti vērā Komisijas sniegtie ieteikumi.

(38) Komisija saskaņā ar Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 19. panta 2. punktu ir apspriedusies ar Šveici par šajā lēmumā izklāstītajiem ieteikumiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Šā lēmuma pielikumā uzskaitītie Šveices darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti Centrāleiropas funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā, neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas ceturtajam pārskata periodam noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2024/1688.

2. pants

Šveice samazina izmaksu efektivitātes mērķus, kas noteikti tās maršruta tarifikācijas zonai un izteikti kā aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*).

Pārskatot savus izmaksu efektivitātes mērķus, Šveice:

a) nodrošina, ka pārskatītie izmaksu efektivitātes mērķi atbilst gan Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā minētajai Savienības mēroga *DUC* tendencei, gan tā paša punkta b) apakšpunktā minētajai Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendencei;

b) attiecīgi samazina aprēķināto izmaksu apmēru, jo īpaši 2029. kalendārajam gadam;

c) izmanto jaunākās satiksmes prognozes, kas izteiktas pakalpojumu vienībās, saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 10. panta 2. punktu.

Ja Šveice pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas jāiesniedz saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 3. punkta otro daļu, uzrāda atkāpi saskaņā ar minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, tā nodrošina, ka šī atkāpe ir pamatota ar pienācīgu informāciju un argumentiem. Jo īpaši, Šveice pierāda, ka visi pasākumi, uz ko tā atsaucas, lai pamatotu atkāpi no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes mērķiem, attiecas tikai uz papildu darbības resursiem vai tehniskajām spējām, kas vajadzīgi veiktspējas mērķu sasniegšanai.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Šveices Konfederācijai.

Briselē, 2025. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, par kuriem konstatēts, ka tie neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem ceturtajam pārskata periodam

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Šveices maršruta tarifikācijas zona	**2019. gada bāzes līnijas vērtība**	**2024. gada bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**110,08 C-HF**	**124,74 C-HF**	**131,82 C-HF**	**133,17 C-HF**	**131,03 C-HF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR