SPRENDIMAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2022/728

2022 m. balandžio 13 d.

dėl tam tikrų tikslinių veiklos rodiklių, nustatytų Belgijos, Vokietijos, Graikijos, Prancūzijos, Kipro, Latvijos, Liuksemburgo, Maltos, Nyderlandų, Rumunijos ir Švedijos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004 pateiktuose nacionalinių planų ir funkcinių oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų projektuose, nesuderinamumo su trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais, kuriame pateikiamos rekomendacijos dėl tų tikslinių rodiklių peržiūros

(pranešta dokumentu Nr. C(2022) 2283)

(Tekstas autentiškas tik anglų, graikų, latvių, maltiečių, olandų, prancūzų, rumunų, švedų ir vokiečių kalbomis)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. kovo 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 549/2004, nustatantį bendro Europos dangaus sukūrimo pagrindą (pagrindų reglamentą) ([1]), ypač į jo 11 straipsnio 3 dalies c punkto antrą pastraipą,

pasikonsultavusi su Bendro dangaus komitetu,

kadangi:

BENDROSIOS PASTABOS

Bendroji informacija

(1) Pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnį turi būti parengtas oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų planas. Be to, pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 ([2]) 10 straipsnį valstybės narės nacionaliniu lygmeniu arba funkcinių oro erdvės blokų (toliau – FOEB) lygmeniu turi nustatyti kiekvieno ataskaitinio oro navigacijos paslaugų teikimo ir tinklo funkcijų vykdymo veiklos rezultatų plano laikotarpio privalomus tikslinius veiklos rodiklius. Tie tiksliniai veiklos rodikliai turi derėti su Komisijos atitinkamam ataskaitiniam laikotarpiui patvirtintais Sąjungos masto tiksliniais rodikliais. Komisija yra atsakinga už vertinimą, ar veiklos rezultatų planų projektuose pateikti siūlomi tiksliniai veiklos rodikliai yra suderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais, grindžiamą Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priede nustatytais vertinimo kriterijais.

(2) COVID-19 pandemijos protrūkis nuo 2020 kalendorinių metų pirmojo ketvirčio padarė didelį poveikį oro transporto sektoriui ir dėl jo valstybėms narėms ir trečiosioms šalims ėmusis priemonių pandemijai suvaldyti oro eismo apimtis, palyginti su prieš pandemiją buvusiu lygiu, labai sumažėjo.

([1]) OL L 96, 2004 3 31, p. 1.

([2]) 2019 m. vasario 11 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2019/317, kuriuo nustatoma Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistema ir panaikinami įgyvendinimo reglamentai (ES) Nr. 390/2013 ir (ES) Nr. 391/2013 (OL L 56, 2019 2 25, p. 1).

(3) Trečiojo ataskaitinio laikotarpio (toliau – AL3) Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai iš pradžių buvo nustatyti Komisijos įgyvendinimo sprendimu (ES) 2019/903 ([3]). Kadangi tie Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai ir valstybių narių vėliau pateikti AL3 veiklos rezultatų planų projektai buvo parengti dar prieš COVID-19 pandemijos protrūkį, jie negalėjo atspindėti vėliau oro transporto sektoriuje gerokai pakitusių aplinkybių.

(4) Reaguojant į COVID-19 pandemijos poveikį oro navigacijos paslaugų teikimui, Komisijos įgyvendinimo reglamente (ES) 2020/1627 ([4]) nustatytos išskirtinės AL3 priemonės, kuriomis nukrypstama nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 nuostatų. Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/1627 2 straipsnio 1 dalį Komisija 2021 m. birželio 2 d. priėmė Komisijos įgyvendinimo sprendimą (ES) 2021/891 ([5]), kuriuo nustatyti persvarstyti AL3 Sąjungos masto tiksliniai veiklos rodikliai su sauga, aplinkos apsauga, pajėgumu ir ekonominiu efektyvumu susijusiose pagrindinėse veiklos srityse.

(5) Veiklos rezultatų planų projektus su persvarstytais AL3 vietos tiksliniais veiklos rodikliais parengė bei priėmė ir Komisijai iki 2021 m. spalio 1 d. įvertinti pateikė visos valstybės narės. Patikrinusi tų veiklos rezultatų planų projektų išsamumą Komisija paprašė valstybių narių iki 2021 m. lapkričio 17 d. pateikti atnaujintus veiklos rezultatų planų projektus. Šiame sprendime pateikiamas Komisijos vertinimas yra grindžiamas valstybių narių pateiktais atnaujintais veiklos rezultatų planų projektais.

(6) Komisijai ataskaitą su rekomendacijomis dėl AL3 veiklos rezultatų planų projektų vertinimo pateikė jai įgyvendinti veiklos rezultatų planą pagal Reglamento (EB) Nr. 549/2004 11 straipsnio 2 dalį padedanti veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga.

Vertinimo kriterijai

(7) Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 14 straipsnio 1 dalį Komisija nacionalinių tikslinių rodiklių arba FOEB lygmens tikslinių rodiklių nuoseklumą įvertino remdamasi to įgyvendinimo reglamento IV priedo 1 punkte nustatytais vertinimo kriterijais ir atsižvelgdama į vietos aplinkybes. Atlikdama kiekvienos pagrindinės veiklos srities ir susijusių tikslinių veiklos rodiklių vertinimą, Komisija veiklos rezultatų planų projektus peržiūrėjo pagal minėto įgyvendinimo reglamento IV priedo 2 punkte nustatytus elementus.

(8) Su sauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje Komisija valstybių narių pateiktų tikslinių rodiklių, susijusių su oro navigacijos paslaugų teikėjų saugos valdymo veiksmingumu, suderinamumą įvertino pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.1 punkte nustatytą kriterijų. Tas vertinimas buvo atliktas atsižvelgiant į vietos aplinkybes ir jį papildė priemonių, kuriomis planuojama pasiekti su sauga susijusius tikslinius rodiklius, peržiūra pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto a papunktyje nustatytus elementus. Komisija nustatė, kad visų valstybių narių pasiūlyti su sauga susiję vietos tiksliniai veiklos rodikliai yra suderinami su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais, todėl šiame sprendime nepateikiama jokių su tuo susijusių nustatytų faktų.

(9) Su aplinkos apsauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje valstybių narių pateiktų tikslinių rodiklių, susijusių su vidutiniu tikrosios trajektorijos horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumu, suderinamumas įvertintas remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.2 punkte nustatytu kriterijumi. Taigi, veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai palyginti su atitinkamomis horizontalaus maršrutinio skrydžio veiksmingumo pamatinėmis vertėmis, nustatytomis Europos maršrutų tinklo gerinimo plane. Tas vertinimas buvo atliktas atsižvelgiant į vietos aplinkybes ir jį papildė priemonių, kuriomis planuojama pasiekti su aplinkos apsauga susijusius tikslinius rodiklius, peržiūra pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto a papunktyje nustatytus elementus.

([3]) 2019 m. gegužės 29 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/903, kuriuo nustatomi trečiojo ataskaitinio laikotarpio (2020 m. sausio 1 d. – 2024 m. gruodžio 31 d.) Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo tiksliniai veiklos rodikliai (OL L 144, 2019 6 3, p. 49).

([4]) 2020 m. lapkričio 3 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/1627 dėl išskirtinių priemonių, dėl COVID-19 pandemijos taikomų Bendro Europos dangaus veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos trečiuoju ataskaitiniu laikotarpiu (2020–2024 m.) (OL L 366, 2020 11 4, p. 7).

([5]) 2021 m. birželio 2 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2021/891, kuriuo nustatomi trečiojo ataskaitinio laikotarpio (2020–2024 m.) Sąjungos masto oro eismo valdymo tinklo persvarstyti tiksliniai veiklos rodikliai ir panaikinamas Įgyvendinimo sprendimas (ES) 2019/903 (OL L 195, 2021 6 3, p. 3).

(10) 2020 kalendorinių metų AL3 Sąjungos masto tikslinis veiklos rodiklis su aplinkos apsauga susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, iš pradžių nustatytas Įgyvendinimo sprendimu (ES) 2019/903, nebuvo patikslintas Įgyvendinimo sprendime (ES) 2021/891, nes laikyta, kad to tikslinio rodiklio taikymo laikotarpis jau pasibaigęs, tad jo įgyvendinimas užbaigtas ir tas rodiklis nekeistinas atgaline data. Todėl valstybėms narėms peržiūrėti savo 2020 kalendorinių metų vietos tikslinių veiklos rodiklių pagrindinėje su aplinkos apsauga susijusioje veiklos srityje ir juos įtraukti į veiklos rezultatų planų projektus, pateiktus iki 2021 m. spalio 1 d., nebuvo tikslinga. Atsižvelgiant į tas aplinkybes, buvo įvertintas 2021, 2022, 2023 ir 2024 kalendorinių metų su aplinkos apsauga susijusių vietos tikslinių veiklos rodiklių suderinamumas su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais. Tuo remdamasi Komisija nustatė, kad visų valstybių narių pasiūlyti su aplinkos apsauga susiję vietos tiksliniai veiklos rodikliai yra suderinami su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais, todėl šiame sprendime jokių su tuo susijusių nustatytų faktų nepateikiama.

(11) Su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje valstybių narių pateiktų tikslinių rodiklių, susijusių su vidutiniu vieno skrydžio maršrutiniu oro eismo srautų valdymo (toliau – OESV) užlaikymu, suderinamumas įvertinamas remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.3 punkte nustatytu kriterijumi. Taigi, veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai palyginti su atitinkamomis tinklo veiklos plane nustatytomis pamatinėmis vertėmis. Tas vertinimas buvo atliktas atsižvelgiant į vietos aplinkybes ir jį papildė priemonių, kuriomis planuojama pasiekti su maršruto pajėgumu susijusius tikslinius rodiklius, peržiūra, įskaitant visų pirma numatomų didelių investicijų peržiūrą ir paskatų programos (-ų) peržiūrą, pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto a papunktyje nustatytus elementus.

(12) 2020 kalendorinių metų AL3 Sąjungos masto tikslinis veiklos rodiklis su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje, iš pradžių nustatytas Įgyvendinimo sprendimu (ES) 2019/903, nebuvo patikslintas Įgyvendinimo sprendime (ES) 2021/891, nes laikyta, kad to tikslinio rodiklio taikymo laikotarpis jau pasibaigęs, tad jo įgyvendinimas užbaigtas ir tas rodiklis nekeistinas atgaline data. Todėl valstybėms narėms peržiūrėti savo 2020 kalendorinių metų vietos tikslinių veiklos rodiklių pagrindinėje su pajėgumu susijusioje veiklos srityje ir juos įtraukti į veiklos rezultatų planų projektus, pateiktus iki 2021 m. spalio 1 d., nebuvo tikslinga. Atsižvelgiant į tas aplinkybes, buvo įvertintas 2021, 2022, 2023 ir 2024 kalendorinių metų su pajėgumu susijusių vietos tikslinių veiklos rodiklių suderinamumas su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais.

(13) Be to, atlikdama preliminarių su maršruto pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimą, Komisija oro uostų, kurie pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 1 straipsnio 3 ir 4 dalis patenka į to reglamento taikymo sritį, vertinimą papildė preliminarių su pajėgumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto b papunktį. Tais atvejais, kai dėl tų preliminarių tikslinių rodiklių kilo abejonių, susiję nustatyti faktai išdėstyti šiame sprendime.

(14) Su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje valstybių narių pateiktų tikslinių rodiklių, susijusių su maršruto oro navigacijos paslaugų teikimo nustatytosiomis vieneto išlaidomis (toliau – NVI), suderinamumas įvertintas remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a, b ir c papunkčiuose nustatytais kriterijais. Šie kriterijai yra nustatytųjų vieneto išlaidų pokytis per AL3, ilgalaikis nustatytųjų vieneto išlaidų pokytis per antrąjį ataskaitinį laikotarpį (toliau – AL2) ir AL3 (2015–2024 m.) ir nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė mokesčių zonos lygmeniu, palyginti su vidutine mokesčių zonų, kuriose oro navigacijos paslaugų teikėjai vykdo veiklą panašiomis praktinėmis ir ekonominėmis sąlygomis, verte.

(15) Tais atvejais, kai nustatyta, kad su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai neatitinka Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a, b ir c papunkčiuose nustatytų kriterijų, Komisija, atsižvelgdama į atitinkamuose veiklos rezultatų planuose pateiktus pagrindimus ir įrodymus, išsamiau įvertino, ar toks nuokrypis pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunktį galėtų būti laikomas reikalingu ir proporcingu, jeigu nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio nukrypstama tik dėl papildomų nustatytųjų išlaidų, susijusių su priemonėmis, kurios yra reikalingos su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje nustatytiems tiksliniams veiklos rodikliams pasiekti, arba restruktūrizavimo priemonėmis, kaip tai suprantama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 2 straipsnio 18 punktą.

(16) Su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimas atliktas atsižvelgiant į vietos aplinkybes. Jis papildytas peržiūrėjus Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2 punkte nustatytus elementus, t. y. pagrindinius veiksnius ir parametrus, kuriais grindžiami tie tiksliniai rodikliai, kaip nustatyta to priedo 2.1 punkto d papunktyje.

(17) Be to, atlikdama preliminarių su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimą, Komisija oro uostų, kurie pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 1 straipsnio 3 ir 4 dalis patenka į to reglamento taikymo sritį, peržiūrą papildė preliminarių su ekonominiu efektyvumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių vertinimu pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto c papunktį. Tais atvejais, kai dėl tų preliminarių tikslinių rodiklių kilo abejonių, susiję nustatyti faktai išdėstyti šiame sprendime.

(18) Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2 punkto f papunktį Komisija, atlikdama preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimą, savo atliekamą peržiūrą papildė Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnyje nurodytų paskatų programų projektų vertinimu. Per šį vertinimą Komisija patikrino, ar paskatų programų projektai atitinka Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 1 ir 3 dalyse nustatytus esminius reikalavimus. Tais atvejais, kai dėl tų paskatų programų projektų kilo abejonių, susiję nustatyti faktai išdėstyti šiame sprendime.

Konkrečios su eismo pokyčiais susijusios pastabos

(19) 2021 m. spalio mėn. STATFOR bazinėje eismo prognozėje numatoma, kad Sąjungos lygmeniu oro eismas per 2023 m. pasieks ir 2024 m. viršys iki pandemijos buvusį lygį. Tačiau dėl rizikos, siejamos su COVID-19 epidemiologinės padėties kaita, su eismo padėties raida susijęs neapibrėžtumas išlieka labai didelis. Komisija pažymi, kad tikėtina, jog oro eismas įvairiose valstybėse narėse bus atkurtas netolygiai.

(20) Taigi numatoma, kad prognozuotas AL3 oro eismo augimas keliose valstybėse narėse bus kur kas mažesnis, palyginti su vidutiniu oro eismo augimu Sąjungos mastu, ir prognozuojama, kad AL3 oro eismo apimtis kai kuriose iš tų valstybių narių vis dar nesieks lygio, buvusio iki pandemijos. Komisija pripažįsta, kad atitinkamoms valstybėms narėms dėl to yra sunkiau pasiekti Sąjungos masto tikslinius rodiklius, susijusius su ekonominiu efektyvumu, ir į tai atsižvelgė peržiūrėdama kiekvieno veiklos rezultatų plano projekto vertinimui svarbias vietos aplinkybes.

SU FABEC SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Belgijos ir Liuksemburgo preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(21) Belgija ir Liuksemburgas siūlo šiuos AL3 preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Belgijos ir Liuksemburgo maršruto mokesčių zona	**2014 m. pradinė vertė**	**2019 m. pradinė vertė**	**2020–2021 m.**	**2022 m.**	**2023 m.**	**2024 m.**
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

(22) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Belgijos ir Liuksemburgo maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 siekia +5,7 % per metus, yra prastesnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(23) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Belgijos ir Liuksemburgo ilgalaikio maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 siekia +4,0 % per metus, yra prastesnis už ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra –1,3 %.

(24) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Belgijos ir Liuksemburgo nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 83,28 EUR, išreikšta realiąja verte 2017 m. kainomis (toliau – EUR2017 vertė), yra 13,2 % didesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 73,56 EUR (išreikštą EUR2017 verte). Komisija pažymi, kad šis skirtumas per AL3 dar labiau padidėja, nes Belgijos ir Liuksemburgo maršruto nustatytosios vieneto išlaidos 2024 m. yra 49,9 % didesnės už lyginamosios grupės vidurkį.

(25) Be to, būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a, b ir c papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(26) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti AL3 Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį, skirtumas sudaro apie 41 mln. EUR (EUR2017 verte), o atitinkamas apskaičiuotas nuokrypis nuo ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio – apie 92,6 mln. EUR (EUR2017 verte).

(27) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų plano projekte Belgija ir Liuksemburgas paminėjo papildomas nustatytąsias išlaidas, kurias per AL3 dėl pajėgumo didinimo priemonių patiria oro navigacijos paslaugų teikėjai „Skeyes“ ir MUAC.

(28) Viena vertus, veiklos rezultatų plano projekte pabrėžiama, kad Belgijos ir Liuksemburgo oro erdvės sudėtingumas lemia didesnį santykinį skrydžių vadovų darbo krūvį, o tai daro neigiamą poveikį skrydžių vadovų darbo našumui ir maršruto išlaidų bazei. Anot Belgijos ir Liuksemburgo, tai – vienas pagrindinių veiksnių, dėl kurių nukrypstama nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio.

(29) Kita vertus, Belgija ir Liuksemburgas tvirtina, kad abu maršruto oro navigacijos paslaugų teikėjai, „Skeyes“ ir MUAC, susiduria su konkrečiais sunkumais užtikrinti pakankamą pajėgumą, kad per AL3 ir vėliau būtų patenkinta oro eismo paklausa.

(30) Veiklos rezultatų plano projekte dėl „Skeyes“ visų pirma nurodyta, kad numatoma, jog per AL3 ir ketvirtąjį ataskaitinį laikotarpį (toliau – AL4) daugelis skrydžių vadovų išeis į pensiją, – tai priklauso nuo dabartinės dirbančių skrydžių vadovų amžiaus struktūros.

(31) Pranešama, kad pagal taikomus Belgijos teisės aktus skrydžių vadovai turi pasitraukti iš pareigų likus penkeriems metams iki išėjimo į pensiją dienos. Per tuos penkerius metus jie turi teisę naudotis ankstyvo išėjimo į pensiją sistema (vadinama sistema DISPO) ir gauna 75–85 % paskutinio darbo užmokesčio dydžio išmokas. Veiklos rezultatų plano projekte pateikta informacija, kad šiuo metu skrydžių vadovai į DISPO sistemą įtraukiami 56 metų amžiaus ir šią amžiaus ribą numatoma padidinti iki 57 metų. Vertinant padėtį nuo 2025 m., amžių, kurio sulaukus taikoma ankstyvo išėjimo į pensiją sistema, per AL3 pasieks 30 % „Skeyes“ dirbančių skrydžių vadovų ir numatoma, kad per AL4 ankstyvo išėjimo į pensiją sistema galės pasinaudoti dar 20 % dirbančių skrydžių vadovų.

(32) „Skeyes“ planuoja įdarbinti ir išmokyti naujus skrydžių vadovus, kad šie pakeistų pagal planus į pensiją išeisiančius skrydžių vadovus, ir užtikrinti pakankamą pajėgumą, atitinkantį prognozuojamą oro eismo paklausą. Veiklos rezultatų plano projekte nurodyta, kad dėl to „Skeyes“ visu ataskaitiniu laikotarpiu patirs papildomų išlaidų, priskiriamų maršruto išlaidų bazei, įskaitant su ankstyvo išėjimo į pensiją sistema (DISPO) susijusias išlaidas.

(33) Be to, veiklos rezultatų plano projekte nurodyta, kad „Skeyes“ ketina savo oro eismo valdymo (toliau – OEV) sistemą pakeisti su MUAC ir Belgijos gynybos pajėgomis integruota ir suderinta bendra oro erdvės valdymo sistema: manoma, kad tai yra būtina siekiant padėti integruoti civilines ir karines OEV paslaugas, didinti pajėgumą ir veiklos efektyvumą.

(34) Dėl MUAC Belgija ir Liuksemburgas nurodė, kad 2019 m. sudaryta kolektyvinė sutartis, kuria iš esmės siekiama didinti turimų skrydžių vadovų skaičių, kad sumažėtų atotrūkis tarp darbo jėgos pasiūlos ir oro eismo paklausos. Į šią sutartį įtrauktas lankstumo nuostatas papildo nuostatos dėl darbo užmokesčio padidinimo beveik 11 %, o tai visu ataskaitiniu laikotarpiu daro poveikį išlaidų bazei.

(35) Taip pat pranešama, kad MUAC per AL3 patiria papildomų sąnaudų dėl konkrečių savo paskesnės operacinės veiklos analizės proceso ir susijusių priemonių patobulinimų, kuriais siekiama toliau optimizuoti kasdienės veiklos planavimą.

(36) Komisija nustatė, kad 26 konstatuojamojoje dalyje nurodyti nuokrypiai negali būti grindžiami vien imantis su pajėgumu susijusių priemonių patiriamomis papildomomis išlaidomis, įskaitant naujų skrydžių vadovų įdarbinimo ir mokymo išlaidas ir didelių su pajėgumu susijusių investicijų išlaidas. Taigi, Komisija padarė išvadą, kad Belgijos ir Liuksemburgo nurodyti išlaidų nuokrypiai nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčių yra pernelyg dideli, kad būtų sietini vien su nurodytomis priemonėmis, skirtomis su pajėgumu susijusiems vietos tiksliniams rodikliams pasiekti.

(37) Todėl Belgija ir Liuksemburgas Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(38) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus tereikia paminėti, kad veiklos rezultatų plano projekte Belgija ir Liuksemburgas nepateikė jokių restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų pateisinamas nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklio. Todėl Belgija ir Liuksemburgas 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(39) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto d papunkčio vii dalyje nustatytų peržiūros elementų Komisija pažymi, kad Belgijos atveju siekiant nustatytąsias išlaidas per AL3 paskirstyti maršruto ir terminalo paslaugoms nustatyta peržiūrėta išlaidų paskirstymo metodika. Siūlomi pakeitimai yra susiję su „Skeyes“ patiriamų prieigų skrydžių valdymo paslaugų išlaidų paskirstymu ir išlaidų, kurios siejamos su nacionalinių priežiūros institucijų sąnaudomis, paskirstymu. Komisija pažymi, kad dėl siūlomų pakeitimų visos prieigų skrydžių valdymo paslaugų sąnaudos visų pirma bus priskirtos maršruto mokesčių zonai.

(40) Komisija abejoja, ar 93 konstatuojamojoje dalyje nurodytas išlaidų paskirstymo metodikos pakeitimas atitinka Reglamento (EB) Nr. 550/2004 15 straipsnio 2 dalies e punkte ir Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 22 straipsnio 5 dalyje nustatytus reikalavimus. Komisija susijusius elementus toliau nagrinės, kai vertins peržiūrėto FABEC veiklos rezultatų plano projekto elementus, susijusius su atitinkamu oro navigacijos paslaugų teikėju.

(41) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 21–40 konstatuojamosiose dalyse, FABEC veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai, susiję su Belgijos ir Liuksemburgo maršruto mokesčių zona, turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Belgijos preliminarių su ekonominiu efektyvumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra

(42) Komisijai remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto c papunkčiu kyla abejonių dėl Belgijos preliminarių su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių veiklos rodiklių.

(43) Pirma, lygindama AL3 terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį su maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčiu, Komisija nustatė, kad per AL3 Belgijos terminalo mokesčių zonos terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklis, kuris yra +6,3 %, viršija Belgijos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklį, kuris yra +5,7 %.

(44) Antra, Komisija pažymi, kad preliminariais tiksliniais rodikliais grindžiamas AL3 Belgijos terminalo mokesčių zonos +6,3 % terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokytis yra didesnis už AL2 stebėtą +0,5 % faktinį terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį.

(45) Trečia, lygindama preliminarius nacionalinius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio tikslinius rodiklius su panašių oro uostų veiklos rezultatais per AL3, Komisija pažymi, kad įvertintos Briuselio oro uosto nustatytosios vieneto išlaidos reikšmingai viršija vidutines atitinkamos lyginamosios grupės nustatytąsias vieneto išlaidas.

(46) Todėl Komisija mano, kad Belgija, atsižvelgdama į pirmiau pateiktas pastabas, turėtų pateikti išsamesnį su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių pagrindimą arba peržiūrėti ir sumažinti AL3 preliminarius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų tikslinius rodiklius.

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnyje nurodytų paskatų programų peržiūra, kuria papildomas Komisijos atliekamas preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimas. FABEC

(47) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto f papunktyje nustatytų peržiūros elementų Komisija pažymi, kad FABEC veiklos rezultatų plano projekte siūlomame su maršruto pajėgumu susijusios paskatų programos projekte numatomas didžiausias finansinis atlygis yra lygiavertis didžiausiai finansinei baudai; abu rodikliai siekia 0,5 % nustatytųjų išlaidų.

(48) Atsižvelgiant į veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos pateiktas ekspertų rekomendacijas, Komisijai kyla didelių abejonių, ar siūloma didžiausia finansinė bauda, sudaranti 0,5 % nustatytųjų išlaidų, turėtų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą.

(49) Dėl su terminalo pajėgumu susijusių paskatų programų, siūlomų įgyvendinti Belgijos, Prancūzijos ir Nyderlandų terminalo mokesčių zonose, Komisija abejoja, ar siūlomos didžiausios finansinės baudos, kurios pagal visas tas paskatų programas sudaro 0,5 % nustatytųjų išlaidų, turėtų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą.

(50) Dėl su terminalo pajėgumu susijusios paskatų programos, siūlomos įgyvendinti Liuksemburgo terminalo mokesčių zonoje, Komisija abejoja, ar siūloma didžiausia finansinė bauda, sudaranti 0,25 % nustatytųjų išlaidų, turėtų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą.

(51) Todėl, remiantis FABEC pateiktu veiklos rezultatų plano projektu, Belgija, Prancūzija, Vokietija, Liuksemburgas ir Nyderlandai turėtų savo paskatų programų, skirtų su maršruto pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, projektus peržiūrėti taip, kad didžiausios finansinės baudos pagal tas paskatų programas būtų nustatytos tokio lygio, kad darytų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip aiškiai reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą, – taigi, Komisijos nuomone, didžiausia finansinė bauda turėtų būti lygi 1 % nustatytųjų išlaidų arba jį viršyti.

(52) Be to, remiantis FABEC pateiktu veiklos rezultatų plano projektu, Belgija, Prancūzija, Liuksemburgas ir Nyderlandai turėtų savo paskatų programų, skirtų su terminalo pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, projektus peržiūrėti taip, kad didžiausios finansinės baudos pagal tas paskatų programas būtų nustatytos tokio lygio, kad darytų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip aiškiai reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą, – taigi, Komisijos nuomone, didžiausia finansinė bauda turėtų būti lygi 1 % nustatytųjų išlaidų arba jį viršyti.

SU GRAIKIJA SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(53) Graikijos pasiūlyti preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti vieno skrydžio maršrutinio OESV užlaikymo minutėmis, ir atitinkamos AL3 nacionalinės pamatinės vertės, nustatytos 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane, yra:

	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Graikijos preliminarūs su maršruto pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai vieno skrydžio OESV užlaikymo minutėmis	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Graikijos pamatinės vertės vieno skrydžio OESV užlaikymo minutėmis	0,10	0,14	0,15	0,15

(54) Komisija pažymi, kad Graikijos pasiūlyti 2021–2024 kalendorinių metų preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai yra didesni negu atitinkamos nacionalinės pamatinės vertės, nustatytos 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane. Šiuo atžvilgiu matyti, kad didžiausias preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių nuokrypis nuo atitinkamų nacionalinių pamatinių verčių yra 2021 kalendoriniais metais.

(55) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų plano projekte nurodytos pajėgumo didinimo priemonės apima tik dalį 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane nustatytų priemonių. Tos priemonės apima dideles investicijas į OEV infrastruktūros modernizavimą, iš viso 70 etato ekvivalentų prilygstantį rajono skrydžių valdymo vadavietės skrydžio vadovų įdarbinimą 2022 kalendoriniais metais ir oro erdvės restruktūrizavimo priemones.

(56) Tačiau Komisija pažymi, kad kelios atitinkamos 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane pateiktos pajėgumo didinimo priemonės į Graikijos pateiktą veiklos rezultatų plano projektą nėra įtrauktos, ir tai gali lemti pajėgumo trūkumą 2023 ir 2024 kalendoriniais metais. Iš Graikijos pateiktos informacijos taip pat neaišku, kaip nuo 2022 kalendorinių metų bus valdomas reikšmingas skrydžių vadovų skaičiaus didinimas ir vėlesnis jų mokymas darbo vietoje, kartu tenkinant didėjančius pajėgumo poreikius.

(57) Atsižvelgiant į tai, kad Graikijos preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai yra didesni negu atitinkamos 2021–2024 m. laikotarpio nacionalinės pamatinės vertės, dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto a papunkčio atrodo, kad siūlomų priemonių numatomai oro eismo paklausai patenkinti nepakaks, ypač atsižvelgiant į AL3 pabaigoje, kuomet po patirto COVID-19 pandemijos poveikio bus atkuriamas oro eismas, numatomą jo augimą.

(58) Graikija savo veiklos rezultatų plano projekte nurodo, kad 2021–2024 kalendorinių metų tikslinių rodiklių nebuvo įmanoma nustatyti laikantis 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane pateiktų pamatinių verčių, nes 2021 m. spalio mėn. STATFOR eismo prognozėje pateiktas oro eismo atkūrimo scenarijus yra optimistiškesnis. Graikija taip pat nurodo, kad siūlomi tiksliniai rodikliai atspindi šį su oro eismu susijusių prielaidų pokytį ir todėl nukrypsta nuo pamatinių verčių.

(59) Tačiau, atsižvelgdama į Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.3 punkte nustatytus vertinimo kriterijus, Komisija mano, kad Graikijos veiklos rezultatų plano projekte pateikta informacija ir įrodymais, įskaitant susijusius su atitinkamomis vietos aplinkybėmis, negali būti pateisinami siūlomi reikšmingi su maršruto pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių nuokrypiai nuo atitinkamų pamatinių verčių.

(60) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 53–59 konstatuojamosiose dalyse, Graikijos veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Preliminarių su pajėgumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra

(61) Komisijai remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto b papunkčiu kyla abejonių dėl Graikijos preliminarių su terminalo pajėgumu susijusių tikslinių veiklos rodiklių.

(62) Konkrečiai Komisija, oro uostų lygmeniu lygindama preliminarius nacionalinius vidutinio vieno skrydžio atvykimo OESV užlaikymo tikslinius rodiklius su panašių oro uostų veiklos rezultatais, nustatė, kad numatomas OESV užlaikymas Atėnų oro uoste yra didesnis nei tas, kuris prognozuojamas panašiuose oro uostuose.

(63) Todėl Komisija mano, kad Graikija, atsižvelgdama į pirmiau pateiktas pastabas, turėtų pateikti išsamesnį su terminalo pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių pagrindimą arba peržiūrėti ir sumažinti preliminarius su pajėgumu susijusius terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinius rodiklius.

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(64) Graikija siūlo šiuos preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Graikijos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

(65) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Graikijos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 siekia +9,1 %, yra prastesnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(66) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Graikijos ilgalaikio maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 yra +0,5 %, yra prastesnis už ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra –1,3 %.

(67) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Graikijos nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 23,20 EUR (EUR2017 verte) yra 18,9 % mažesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 28,59 EUR (EUR2017 verte). Vis dėlto Komisija pažymi, kad planuojama, jog per AL3 Graikijos maršruto nustatytosios vieneto išlaidos viršys lyginamosios grupės vidurkį, o 2024 kalendoriniais metais numatomas +8,7 % skirtumas.

(68) Be to, būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a, b ir c papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(69) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas Graikijos veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti AL3 Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį, skirtumas sudaro apie 54 mln. EUR (EUR2017 verte), o atitinkamas nuokrypis nuo ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio – 31 mln. EUR (EUR2017 verte).

(70) Veiklos rezultatų plano projekte Graikija nurodo, kad per AL3 numatoma reikšmingai padidinti Atėnų rajono skrydžių valdymo vadavietėje dirbančių skrydžių vadovų skaičių – 2024 m., palyginti su 2019 m., šių darbuotojų skaičius iš viso būtų didesnis 71 etato ekvivalentu. Be to, baigiantis šiam ataskaitiniam laikotarpiui planuojama įgyvendinti kelias dideles investicijas į OEV ir stebėjimo sistemas, o tai nuo 2022 m. turės reikšmingą poveikį išlaidoms. Veiklos rezultatų plano projekte Graikija nurodo, kad iš susijusių nusidėvėjimo išlaidų išskaičiuotos su atidėtomis investicijomis į ilgalaikį turtą susijusios sumos, kurios AL2 buvo nustatytos per didelės.

(71) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos pateiktose rekomendacijose nurodyti neaiškumai ir nenuoseklumai, susiję su visu Graikijos pateiktu priemonių rinkiniu, skirtu jos su pajėgumu susijusiems vietos tiksliniams rodikliams pasiekti; dėl to veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga suabejojo, ar tos priemonės bus veiksmingai įgyvendintos ir turės tokį poveikį, kokio tikimasi. Taip pat pažymėtina, kad Graikijos veiklos rezultatų plano projekte nėra išsamiai ir kiekybiškai įvertintos su naujų skrydžių vadovų mokymu ir įdarbinimu susijusios papildomos išlaidos. Neturėdama jokios pagrįstos informacijos apie tas išlaidas, Komisija įvertino, kad abu 69 konstatuojamojoje dalyje nurodyti nuokrypiai yra pernelyg dideli, kad juos būtų galima pagrįstai sieti tik su priemonėmis, skirtomis su pajėgumu susijusiems vietos tiksliniams rodikliams pasiekti.

(72) Be to, pažymėtina, kad Graikijos nustatyti preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai dėl šio sprendimo 53–59 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių laikomi nesuderinamais su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais rodikliais. Nesant su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių, kurie būtų vertinami kaip suderinami, Komisija mano, kad Graikijos atveju šiame etape neįmanoma užbaigti įvertinimo pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatytą kriterijų, nes planuojamas priemones, reikalingas su pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, gali reikėti keisti atsižvelgiant į reikiamą su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių peržiūrą.

(73) Todėl Graikija Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(74) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus tereikia paminėti, kad Graikija savo veiklos rezultatų plano projekte nepateikė jokių restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų pateisinamas nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklio. Todėl Graikija 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(75) Be to, peržiūrėjus Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto d papunktyje nurodytus pagrindinius veiksnius ir parametrus, kuriais grindžiami preliminarūs tiksliniai veiklos rodikliai pagrindinėje su ekonominiu efektyvumu susijusioje veiklos srityje, nustatyti toliau išdėstyti su Graikijos siūloma AL3 išlaidų baze susiję faktai.

(76) Komisija pažymi, kad prie Graikijos AL3 maršruto išlaidų bazės pirmą kartą pridėtos su paieška ir gelbėjimu susijusios nustatytosios išlaidos. Tos išlaidos, dėl kurių reikšmingai padėjo maršruto nustatytosios išlaidos, sudaro apie 9 % 2020 m. maršruto išlaidų bazės ir apie 5 % 2024 m. bendros maršruto išlaidų bazės. Graikija savo peržiūrėtame veiklos rezultatų plano projekte turėtų papildomai pagrįsti susijusių nustatytųjų išlaidų tinkamumą ir proporcingumą ir jų paskirstymą tarp maršruto ir terminalo oro navigacijos paslaugų, taip pat tarp oro navigacijos paslaugų ir kitų atitinkamų sektorių.

(77) Be to, Komisija atkreipia dėmesį į naujos nacionalinės priežiūros institucijos, organizaciniu požiūriu atskiros nuo oro navigacijos paslaugų teikėjo, įsteigimą, su kuriuo siejamas priežiūros išlaidų didėjimas. Atsižvelgiant į susijusių papildomų išlaidų dydį, Graikija savo peržiūrėtame veiklos rezultatų plano projekte turėtų išsamiau paaiškinti pagrindinius išlaidų veiksnius ir prielaidas.

(78) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 64–77 konstatuojamosiose dalyse, Graikijos veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Preliminarių su ekonominiu efektyvumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra

(79) Komisijai remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto c papunkčiu kyla abejonių dėl Graikijos preliminarių su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių veiklos rodiklių.

(80) Komisija pažymi, kad AL3 Graikijos terminalo mokesčių zonoje preliminarūs +6,8 % terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio tiksliniai rodikliai yra didesni už AL2 stebėtą −3,9 % faktinį terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklį.

(81) Todėl Komisija mano, kad Graikija, atsižvelgdama į pirmiau pateiktas pastabas, turėtų pateikti išsamesnį su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių pagrindimą arba peržiūrėti ir sumažinti AL3 preliminarius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų tikslinius rodiklius.

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnyje nurodytų paskatų programų peržiūra, kuria papildomas Komisijos atliekamas preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimas

(82) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto f papunktyje nustatytų peržiūros elementų Komisija pažymi, kad ir su maršruto pajėgumu susijusioje paskatų programoje, ir su terminalo pajėgumu susijusioje paskatų programoje, kurios siūlomos Graikijos veiklos rezultatų plano projekte, numatoma didžiausia finansinė bauda sudaro 0,50 % maršruto nustatytųjų išlaidų ir 0,60 % terminalo nustatytųjų išlaidų, o didžiausias finansinis atlygis sudaro 0,10 % maršruto nustatytųjų išlaidų ir 0,30 % terminalo nustatytųjų išlaidų.

(83) Atsižvelgdama į tas paskatų programas ir remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos pateiktomis ekspertų rekomendacijomis, Komisija labai abejoja, ar siūloma didžiausia finansinė bauda, sudaranti 0,50 % maršruto nustatytųjų išlaidų ir 0,60 % terminalo nustatytųjų išlaidų, turėtų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą.

(84) Todėl Graikija turėtų savo paskatų programų, skirtų su maršruto ir terminalo pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, projektus peržiūrėti taip, kad didžiausios finansinės baudos pagal tas paskatų programas būtų nustatytos tokio lygio, kad darytų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip aiškiai reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą, – taigi, Komisijos nuomone, didžiausia finansinė bauda turėtų būti lygi 1 % nustatytųjų išlaidų arba jį viršyti.

SU KIPRU SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(85) Kipro pasiūlyti preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti vieno skrydžio maršrutinio OESV užlaikymo minutėmis, ir atitinkamos AL3 nacionalinės pamatinės vertės, nustatytos 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane, yra:

	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Kipro preliminarūs su maršruto pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai vieno skrydžio OESV užlaikymo minutėmis	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Kipro pamatinės vertės vieno skrydžio OESV užlaikymo minutėmis	0,10	0,16	0,15	0,15

(86) Komisija pažymi, kad Kipro pasiūlyti 2021–2024 kalendorinių metų preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai yra didesni negu atitinkamos nacionalinės pamatinės vertės, nustatytos 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane. Šiuo atžvilgiu didžiausias preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių nuokrypis nuo atitinkamų nacionalinių pamatinių verčių matomas 2024 kalendoriniais metais; antroje ir trečioje vietoje pagal dydį yra tikslinių rodiklių nuokrypiai atitinkamai 2023 ir 2022 metais.

(87) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų plano projekte nurodytos pajėgumo didinimo priemonės apima kai kurias iš 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane nustatytų priemonių. Tarp tų priemonių yra oro eismo paslaugų teikėjų aprūpinimo darbuotojais gerinimas, didelės investicijos į OEV infrastruktūros modernizavimą ir oro erdvės restruktūrizavimo priemonės. Be to, kalbant apie aprūpinimą darbuotojais, Nikosijos rajono skrydžių valdymo vadavietėje budinčių skrydžių vadovų skaičių planuojama per AL3 padidinti 22 etato ekvivalentais.

(88) Tačiau Komisija pažymi, kad į Kipro pateiktą veiklos rezultatų plano projektą nėra įtrauktos kelios atitinkamos 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane pateiktos pajėgumo didinimo priemonės, t. y. oro eismo srautų ir pajėgumų valdymo metodų tobulinimas, persikėlimas į naują rajono skrydžių valdymo vadavietę ir veiklos kompetencijai didinti skirtas projektas.

(89) Atsižvelgiant į tai, kad Kipro trijų paskutinių AL3 kalendorinių metų preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai yra didesni negu atitinkamos nacionalinės pamatinės vertės, dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto a papunkčio atrodo, kad siūlomų priemonių nepakaks numatomai oro eismo paklausai patenkinti, ypač atsižvelgiant į numatomą eismo augimą per AL3.

(90) Kipras savo veiklos rezultatų plano projekte nurodė, kad nustatyti didesnio užmojo tikslinių rodiklių nebuvo įmanoma dėl išlaidų mažinimo priemonių, skirtų tiksliniams rodikliams su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje pasiekti, ir dėl kintančios geopolitinės padėties, darančios reikšmingą poveikį oro navigacijos paslaugų teikimui.

(91) Tačiau, atsižvelgdama į Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.3 punkte nustatytus vertinimo kriterijus, Komisija mano, kad Kipro veiklos rezultatų plano projekte pateikta informacija ir įrodymais, įskaitant susijusius su atitinkamomis vietos aplinkybėmis, negali būti pateisinami siūlomi reikšmingi su maršruto pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių nuokrypiai nuo atitinkamų pamatinių verčių.

(92) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 85–91 konstatuojamosiose dalyse, Kipro veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(93) Kipras siūlo šiuos preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Kipro maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

(94) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Kipro maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 siekia +4,9 %, yra prastesnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(95) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Kipro ilgalaikis maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 yra –0,2 % per metus, yra prastesnis už ilgalaikį Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra –1,3 %.

(96) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Kipro nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 26,61 EUR (EUR2017 verte) yra 4,7 % mažesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 27,91 EUR (EUR2017 verte). Tačiau Komisija pažymi, kad Kipro maršruto nustatytosios vieneto išlaidos yra 6,0 % didesnės už lyginamosios grupės 2024 m. vidurkį.

(97) Be to, būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a ir b papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(98) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas Kipro veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti AL3 Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį, skirtumas sudaro apie 10 mln. EUR (EUR2017 verte), o atitinkamas nuokrypis nuo ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio – apie 6 mln. EUR (EUR2017 verte).

(99) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad savo veiklos rezultatų plano projekte Kipras nurodė, kad išlaidų nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio ir nuo ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio atsirado dėl priemonių, reikalingų su pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, įskaitant geresnį aprūpinimą darbuotojais ir esamos OEV sistemos modernizavimą, siekiant sudaryti sąlygas veiklai papildomuose skrydžių valdymo sektoriuose. Veiklos rezultatų plano projekte nurodyta, kad per AL3 turėtų pradėti dirbti daugiau skrydžių vadovų, ir planuojama, kad bendras dirbančių skrydžių vadovų skaičius 2024 m. pasieks 100 etato ekvivalentų (2019 m. buvo 73 etato ekvivalentai). Tačiau Komisija pažymi, kad Kipras savo veiklos rezultatų plano projekte kiekybiškai nenustatė pateiktų priemonių, siejamų su vietos pajėgumo tikslinių rodiklių pasiekimu, tikėtino poveikio išlaidoms.

(100) Pažymėtina, kad Kipro nustatyti preliminarūs su pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai dėl 85–91 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių laikomi nesuderinamais su atitinkamais Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais. Nesant su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių, kurie būtų vertinami kaip suderinami, Komisija mano, kad Kipro atveju šiame etape neįmanoma užbaigti įvertinimo pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatytą kriterijų, nes planuojamos priemonės, reikalingos su pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, gali būti keičiamos atsižvelgiant į reikiamą su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių peržiūrą.

(101) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus pažymėtina, kad Kipras savo veiklos rezultatų planų projektuose nurodė planuojamą restruktūrizavimo priemonę, kurią sudaro naujo oro navigacijos paslaugų teikimo subjekto įsteigimas Kipre. Kipras pažymi, kad numato su ta priemone susijusias restruktūrizavimo išlaidas, tačiau taip pat pabrėžia, kad tuo metu, kai buvo rengiamas veiklos rezultatų plano projektas, tų išlaidų apskaičiuoti nebuvo įmanoma. Taigi, veiklos rezultatų plano projekte nėra jokio pagrindimo ar išsamios informacijos, kuriais remdamasi Komisija galėtų įvertinti 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus taikymą tai priemonei, apie kurią pranešta. Todėl Kipras 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(102) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 93–101 konstatuojamosiose dalyse, Kipro veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

SU LATVIJA SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(103) Latvija siūlo šiuos AL3 preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Latvijos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

(104) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Latvijos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 siekia +3,3 % per metus, yra prastesnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(105) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Latvijos ilgalaikis maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 yra –0,4 % per metus, yra prastesnis už ilgalaikį Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra –1,3 %.

(106) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Latvijos nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 23,61 EUR (EUR2017 verte) yra 17,2 % mažesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 28,51 EUR (EUR2017 verte). Komisija pažymi, kad Latvijos maršruto nustatytosios vieneto išlaidos 2024 m. išliks 15 % mažesnės už lyginamosios grupės vidurkį.

(107) Be to, būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a ir b papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(108) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas Latvijos veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti AL3 Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį, skirtumas sudaro apie 2 mln. EUR (EUR2017 verte), o atitinkamas nuokrypis nuo ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio – apie 2 mln. EUR (EUR2017 verte).

(109) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų plano projekte Latvija nustatė tam tikras priemones, kurių imasi oro navigacijos paslaugų teikėjas (LGS) tam, kad būtų pasiekti su pajėgumu susiję vietos tiksliniai rodikliai.

(110) Komisija pažymi, kad, 2020 ir 2021 m. įgyvendinęs išlaidų mažinimo priemones, LGS ketina per likusius AL3 metus didinti savo personalo ir nusidėvėjimo išlaidas, taip siekdamas prisitaikyti prie numatomo oro eismo atsigavimo 2022–2024 m. ir sušvelninti darbo krūvį, padidėjusį dėl skrydžių nukreipimo aplink Baltarusijos oro erdvę.

(111) Dėl aprūpinimo darbuotojais priemonių Komisija pažymi, kad LGS planuoja AL3 padidinti dirbančių maršrutų skrydžių vadovų skaičių: 2020–2021 m. devyniais etato ekvivalentais ir 2022–2024 m. vienu etato ekvivalentu. Pripažįstama, kad šis oro navigacijos paslaugų teikėjas šią skrydžių vadovų mokymo programą parengė dar iki pandemijos, siekdamas prisitaikyti prie prognozuojamo oro eismo augimo ir ateityje išvengti tokių skrydžio maršrutinio OESV užlaikymo atvejų kaip per AL2.

(112) Dėl darbo užmokesčio politikos Komisija pažymi, kad LGS planuoja nuo 2022 m. vėl laikytis kai kurių savo įsipareigojimų darbuotojams, įskaitant sutartą bruto darbo užmokesčio padidinimą 8 %, kuris per krizę buvo laikinai sustabdytas. Be to, dėl šalyje apskritai didėjančio vidutinio darbo užmokesčio Latvija numato darbo užmokestį padidinti papildomai.

(113) Dėl planuojamų investicijų į ilgalaikį turtą Komisija pažymi, kad LGS planuoja per AL3 atnaujinti įvairius investicinius projektus; tai priklausys nuo LGS finansinių veiklos rezultatų ir nuo realaus oro eismo atsigavimo. Komisija pažymi, kad 2023 m. numatomas reikšmingas keturių naujų didelių investicijų ir kitų naujų investicijų, apie kurias pranešė LGS, nusidėvėjimo išlaidų padidėjimas. Tačiau Latvijos veiklos rezultatų plano projekte nėra įrodyta, kad tomis investicijomis bus prisidėta prie būsimo pajėgumo užtikrinimo.

(114) Komisija pripažįsta, kad papildomų skrydžių vadovų įdarbinimas ir pajėgumą didinančių investicijų į ilgalaikį turtą atnaujinimas galėtų būti pagrįstos priežastys nukrypti nuo Sąjungos masto NVI pokyčio rodiklių, kad būtų pasiektas reikiamas ilgalaikis pajėgumas. Tačiau remdamasi Latvijos veiklos rezultatų plano projekte pateikta informacija Komisija negalėjo įsitikinti, kad nurodytas darbuotojų atlyginimų didinimas būtų reikalinga ir proporcinga priemonė su pajėgumu susijusiems vietos tiksliniams veiklos rodikliams pasiekti ir juo būtų galima pateisinti nuokrypį nuo Sąjungos masto NVI pokyčio rodiklių.

(115) Be to, remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos atliktu vertinimu, Komisija nustatė, kad Latvijos siūlomas kapitalo sąnaudų dydis neatitinka planuojamos nuosavo kapitalo grąžos, kuri nėra nustatyta tokio lygio, kad derėtų su oro navigacijos paslaugų teikėjo finansinės rizikos pozicija. Taip per AL3 susidaro kapitalo sąnaudos, kurios yra apie 1,5 mln. EUR didesnės negu finansinė rizika, patiriama taikant su eismu susijusios rizikos pasidalijimo mechanizmą. Tokio perviršio negalima pateisinti tuo, kad norima pasiekti su pajėgumu susijusius tikslinius rodiklius.

(116) Todėl, Komisijos manymu, Latvija tinkamai neįrodė, kad 108 konstatuojamojoje dalyje nurodyti nuokrypiai galėtų būti sietini tik su papildomomis nustatytosiomis išlaidomis dėl priemonių, kurios yra reikalingos su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje nustatytiems vietos tiksliniams veiklos rodikliams pasiekti. Todėl Latvija Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(117) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus tereikia paminėti, kad veiklos rezultatų plano projekte Latvija nepateikė jokių restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų pateisinamas nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklio. Todėl Latvija 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(118) Be to, peržiūrėjus Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto d papunktyje nurodytus pagrindinius veiksnius ir parametrus, kuriais grindžiami preliminarūs tiksliniai veiklos rodikliai pagrindinėje su ekonominiu efektyvumu susijusioje veiklos srityje, buvo nustatyti toliau išdėstyti faktai, susiję su 2014 ir 2019 m. pradinėmis vertėmis ir pensijų išlaidomis.

(119) Pirma, Komisija pažymi, kad nuo 2020 m. Latvija dalį savo išlaidų bazės skiria Vilniaus skrydžių informacijos regionui (toliau – Vilniaus SIR). Ši išlaidų bazė atitinkama OEV ir ryšių, navigacijos ir stebėjimo (RNS) paslaugų teikimo maršrutu NINTA–ADAXA išlaidas. Tačiau Latvijos veiklos rezultatų plano projekte nurodomos pradinės vertės, kurios yra lygios atitinkamai 2014 ir 2019 m. faktinėms išlaidoms, neatskaičius su maršrutu NINTA–ADAXA susijusių išlaidų. Remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijomis, Komisija mano, kad Latvijos 2014 ir 2019 m. išlaidų ir eismo rodiklių pradines vertes būtina pakoreguoti, kad tos vertės būtų palyginamos su AL3 nustatytosiomis išlaidomis ir būtų galima tiksliai įvertinti Latvijos AL3 tikslinius rodiklius, susijusius su ekonominiu efektyvumu.

(120) Be to, remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijomis, Komisija mano, kad Latvija turėtų pakartotinai įvertinti arba geriau pagrįsti siūlomas pensijų nustatytąsias išlaidas, nes šių išlaidų proporcinga dalis atrodo neįprastai didelė, palyginti su bendra išlaidų baze.

(121) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 103–120 konstatuojamosiose dalyse, Latvijos veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

SU MALTA SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(122) Malta siūlo šiuos AL3 preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Maltos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

(123) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Maltos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 siekia +2,0 % per metus, yra prastesnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(124) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Maltos ilgalaikis maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 yra +1,6 % per metus, yra prastesnis už ilgalaikį Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra −1,3 %.

(125) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Maltos nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 22,98 EUR (EUR2017 verte) yra 19,7 % mažesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 28,64 EUR (EUR2017 verte). Komisija pažymi, kad Maltos maršruto nustatytosios vieneto išlaidos 2024 m. išliks 22,1 % mažesnės už lyginamosios grupės vidurkį.

(126) Be to, būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a ir b papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(127) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas Maltos veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti AL3 Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį, skirtumas sudaro apie 1 mln. EUR (EUR2017 verte), o atitinkamas nuokrypis nuo ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio – apie 5,8 mln. EUR (EUR2017 verte).

(128) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus pažymėtina, kad Malta savo veiklos rezultatų plano projekte pateikė tam tikras su pajėgumo tikslinių rodiklių įgyvendinimu susijusias priemones ir investicijas.

(129) Visų pirma, Komisija pažymi, kad iki 2024 m. MATSA planuoja įdarbinti keturis oro eismo saugos elektronikos technikos specialistus ir penkis skrydžių vadovus. Tačiau naujieji skrydžių vadovai pradės dirbti turėdami licenciją, kuria suteikiamas skrydžių valdymo bokšto kvalifikacijos patvirtinimas (angl. *tower rating*), todėl numatoma, kad susijusios personalo išlaidos iš pradžių bus daugiausia skirtos terminalo oro navigacijos paslaugoms. Komisija taip pat pažymi, kad nuo 2023 m. po dvejus metus trukusio darbo užmokesčio įšaldymo, dėl kurio buvo kolektyviai susitarta su darbuotojais siekiant sumažinti išlaidas pandemijos metu, MATSA planuoja didinti darbuotojų atlyginimus.

(130) Komisija pažymi, kad siekdama gerinti darbuotojų gebėjimus ir organizuoti mokymą, reikalingą būsimam pajėgumui užtikrinti, MATSA planuoja didinti kitas veiklos išlaidas. Komisija taip pat pažymi, kad kiti MATSA nurodyti pagrindiniai veiksniai, lemiantys kitas papildomas veiklos išlaidas, yra didesnės draudimo įmokos ir infliacija.

(131) Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga praneša, kad per AL3 MATSA planuoja reikšmingai padidinti savo nusidėvėjimo išlaidas. Tačiau Komisija negavo jokių įrodymų, kad toks nusidėvėjimo išlaidų didėjimas galėtų būti pateisinamas su pajėgumu susijusiomis priemonėmis, nes Maltos veiklos rezultatų plano projekte nepateikta jokios išsamesnės informacijos apie tai, kad naujomis AL3 planuojamomis investicijomis būtų prisidedama prie pajėgumo didinimo.

(132) Komisija mano, kad Maltos oro navigacijos paslaugų teikėjo darbuotojų skaičiaus didinimas atsižvelgiant į numatomus būsimus su pajėgumu susijusius poreikius galėtų būti pagrįsta nuokrypio pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalį priežastis. Tačiau kadangi veiklos rezultatų plano projekte nepateikta pakankamai informacijos, Komisija negalėjo nustatyti, ar nurodytas darbuotojų atlyginimų didinimas ir planuojamos investicijos į ilgalaikį turtą yra reikalingi ir proporcingi siekiant su pajėgumu susijusių vietos tikslinių rodiklių, taigi ar tuo būtų galima pateisinti nuokrypį nuo Sąjungos masto NVI pokyčių.

(133) Todėl, Komisijos manymu, Malta nėra tinkamai įrodžiusi, kad 128–132 konstatuojamosiose dalyse nurodyti nuokrypiai galėtų būti sietini tik su papildomomis nustatytosiomis išlaidomis dėl priemonių, kurios yra reikalingos su pajėgumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje nustatytiems vietos tiksliniams veiklos rodikliams pasiekti. Todėl Malta Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(134) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus tereikia paminėti, kad veiklos rezultatų plano projekte Malta nepateikė jokių restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų pateisinamas nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklio. Todėl Malta 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(135) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 122–134 konstatuojamosiose dalyse, Maltos veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Preliminarių su ekonominiu efektyvumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra

(136) Komisijai remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto c papunkčiu kyla abejonių dėl Maltos preliminarių su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių veiklos rodiklių.

(137) Pirma, lygindama AL3 terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį su maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčiu, Komisija nustatė, kad per AL3 Maltos terminalo mokesčių zonos terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklis, kuris yra +4,3 %, viršija Maltos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklį, kuris yra +2,0 %.

(138) Antra, Komisija pažymi, kad AL3 Maltos terminalo mokesčių zonoje preliminarūs +4,3 % terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio tiksliniai rodikliai yra didesni už AL2 stebėtą +0,6 % faktinį terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklį.

(139) Todėl Komisija mano, kad Malta, atsižvelgdama į pirmiau pateiktas pastabas, turėtų pateikti išsamesnį su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių pagrindimą arba peržiūrėti ir sumažinti AL3 preliminarius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų tikslinius rodiklius.

SU RUMUNIJA SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(140) Rumunija siūlo šiuos AL3 preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Rumunijos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai,	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

(141) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Rumunijos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 siekia +2,9 % per metus, yra prastesnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(142) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Rumunijos ilgalaikis maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 yra +0,6 % per metus, yra prastesnis už ilgalaikį Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra –1,3 %.

(143) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Rumunijos nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 34,03 EUR (EUR2017 verte) yra 14,6 % mažesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 39,84 EUR (EUR2017 verte). Komisija pažymi, kad Rumunijos maršruto nustatytosios vieneto išlaidos 2024 m. išliks 9,0 % mažesnės už lyginamosios grupės vidurkį.

(144) Be to, būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a ir b papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(145) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti AL3 Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį, skirtumas sudaro apie 15 mln. EUR (EUR2017 verte), o atitinkamas nuokrypis nuo ilgalaikio Sąjungos masto pokyčio – apie 32 mln. EUR (EUR2017 verte).

(146) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų plano projekte Rumunija nurodė, kad maršruto oro navigacijos paslaugų teikėjas ROMATSA per AL3 patirs papildomų nustatytųjų išlaidų įgyvendindamas priemones su pajėgumu susijusiems vietos tiksliniams rodikliams pasiekti. Rumunijos nurodytos priemonės yra susijusios daugiausia su personalo ir mokymo išlaidomis, taip pat su investicinėmis sąnaudomis.

(147) Komisija pažymi, kad ROMATSA planuoja patirti papildomų personalo išlaidų ir kitų veiklos išlaidų įdarbindama ir mokydama naujus maršrutų skrydžių vadovus. Siūlomą įdarbinimo ir mokymo planą Rumunija pagrindžia tuo, kad reikės pakeisti daug (daugiausia per AL4) į pensiją planuojančių išeiti darbuotojų. Rumunija nurodė, kad šis planas turi būti pradedamas įgyvendinti jau AL3, nes skrydžių vadovui išmokyti, kad jis atitiktų visus licencijavimo reikalavimus, reikia nuo trijų iki penkerių metų. Tačiau veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga nustatė, kad reikėtų labiau pagrįsti ir pateisinti su įdarbinimo planu susijusių išlaidų lygį, nes jos yra iš tiesų didelės. Remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijomis, Komisija mano, kad ROMATSA visų pirma turėtų pateikti papildomą paaiškinimą, kaip apskaičiuotos vienam etato ekvivalentui tenkančios personalo ir mokymo išlaidos.

(148) Dėl investicinių sąnaudų Komisija pažymi, kad Rumunijos veiklos rezultatų plano projekte nurodytas papildomų nusidėvėjimo išlaidų ir kapitalo sąnaudų poreikis siekiant įgyvendinti šiuos projektus: OEV sistemos 1 etapo 1 fazę (kuri pradėta AL2 ir nusidėvėjimas skaičiuojamas nuo 2020 m.) ir 1 etapo 2 fazę (kuri pradėta per AL2 ir nusidėvėjimas skaičiuojamas nuo 2022 m.); sudėtingų eismo srautų vertinimo priemonę (planuojama įdiegti 2024 m.) ir duomenų linijos paslaugų sutartį.

(149) Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga savo AL2 stebėsenos ataskaitoje nagrinėdama OEV sistemos išlaidas nustatė, kad numatytos AL2 kapitalo išlaidos 1 etapo 2 fazėje nebuvo patirtos per visą ataskaitinį laikotarpį, ir bendros faktinės investicinės sąnaudos buvo reikšmingai mažesnės už tas, kurios nustatytos AL2 veiklos rezultatų plane. Apskritai, veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos skaičiavimu, oro erdvės naudotojai per AL2 skyrė 32,5 mln. EUR lėšų investicijoms, kurios iki šiol neįgyvendintos, ir nežinoma, ar ši suma oro erdvės naudotojams bus grąžinta. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga padarė išvadą, kad papildomos išlaidos, kuriomis Rumunija pagrindžia nuokrypį siekiant jos AL3 su maršruto pajėgumu susijusių vietos tikslinių rodiklių, nėra pagrįstos.

(150) Pažymėtina, kad Komisija, remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos atliktu vertinimu, nustatė, kad Rumunijos nustatytas siūlomų kapitalo sąnaudų dydis neatitinka efektyvaus kapitalo sąnaudų lygio. Taip per AL3 susidaro kapitalo sąnaudos, kurios yra 16 mln. EUR didesnės už finansinę riziką, patiriamą taikant su eismu susijusios rizikos pasidalijimo mechanizmą. Tokio perviršio negalima pateisinti tuo, kad norima pasiekti su pajėgumu susijusius tikslinius rodiklius.

(151) Atsižvelgdama į 146–150 konstatuojamosiose dalyse pateiktas pastabas ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos nuomonę, Komisija daro išvadą, kad Rumunija Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(152) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus tereikia paminėti, kad veiklos rezultatų plano projekte Rumunija nepateikė jokių restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų pateisinamas nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklio. Todėl Rumunija 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(153) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 140–152 konstatuojamosiose dalyse, Rumunijos veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Preliminarių su ekonominiu efektyvumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra

(154) Komisijai remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto c papunkčiu kyla abejonių dėl Rumunijos preliminarių su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių veiklos rodiklių.

(155) Pirma, lygindama AL3 terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį su maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčiu, Komisija nustatė, kad AL3 Rumunijos terminalo mokesčių zonos terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklis, kuris yra +4,3 %, viršija Rumunijos +2,9 % maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklį.

(156) Antra, Komisija pažymi, kad AL3 Rumunijos terminalo mokesčių zonoje preliminarūs +4,3 % terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio tiksliniai rodikliai yra didesni už AL2 stebėtą –3,1 % faktinį terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklį.

(157) Todėl Komisija mano, kad Rumunija, atsižvelgdama į pirmiau pateiktas pastabas, turėtų pateikti išsamesnį su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių pagrindimą arba peržiūrėti ir sumažinti AL3 preliminarius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų tikslinius rodiklius.

Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnyje nurodytų paskatų programų peržiūra, kuria papildomas Komisijos atliekamas preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių vertinimas

(158) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto f papunktyje nustatytų peržiūros elementų Komisija pažymi, kad Rumunijos veiklos rezultatų plano projekte siūlomoje su terminalo pajėgumu susijusioje paskatų programoje numatoma didžiausia finansinė bauda sudaro 0,50 % nustatytųjų išlaidų, o didžiausias finansinis atlygis – 0,50 % nustatytųjų išlaidų.

(159) Dėl terminalui skirtos paskatų programos pasakytina, kad, atsižvelgdama į veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos pateiktas ekspertų rekomendacijas, Komisija labai abejoja, ar siūloma didžiausia finansinė bauda, sudaranti 0,50 % nustatytųjų išlaidų, turėtų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą.

(160) Todėl Rumunija turėtų savo paskatų programos, skirtos su terminalo pajėgumu susijusiems tiksliniams rodikliams pasiekti, projektą peržiūrėti taip, kad didžiausia finansinė bauda pagal tą paskatų programą būtų nustatyta tokio lygio, kad darytų reikšmingą poveikį rizikingoms pajamoms, kaip aiškiai reikalaujama pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 11 straipsnio 3 dalies a punktą, – taigi, Komisijos nuomone, didžiausia finansinė bauda turėtų būti lygi 1 % nustatytųjų išlaidų arba jį viršyti.

SU ŠVEDIJA SUSIJĘ NUSTATYTI FAKTAI

Preliminarių tikslinių veiklos rodiklių su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje vertinimas

(161) Švedija siūlo šiuos AL3 preliminarius su maršruto ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius:

Švedijos maršruto mokesčių zona	**2014 m. pradinė vertė**	**2019 m. pradinė vertė**	**2020–2021 m.**	**2022 m.**	**2023 m.**	**2024 m.**
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

(162) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto a papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Švedijos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL3 yra +0,2 % per metus, yra geresnis už Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra +1,0 %.

(163) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Švedijos ilgalaikis maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklis, kuris AL2 ir AL3 yra +1,0 % per metus, yra prastesni už ilgalaikį Sąjungos masto pokyčio rodiklį, kuris tuo pačiu laikotarpiu yra −1,3 %.

(164) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad Švedijos nustatytųjų vieneto išlaidų pradinė vertė 58,87 EUR (EUR2017 verte) yra 31,6 % didesnė už atitinkamos lyginamosios grupės vidutinę pradinę vertę – 44,74 EUR (EUR2017 verte). Komisija pažymi, kad šis skirtumas AL3 dar labiau padidėja, nes 2024 m. Švedijos maršruto nustatytosios vieneto išlaidos yra 41,8 % didesnės už lyginamosios grupės vidurkį.

(165) Būtina įvertinti, ar pirmiau nurodyti nuokrypiai nuo Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto b ir c papunkčiuose nustatytų kriterijų pagal to priedo 1.4 punkto d papunktį gali būti laikomi reikalingais ir proporcingais.

(166) Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos įvertintas Švedijos veiklos rezultatų plano projekte nurodytų AL3 maršruto nustatytųjų išlaidų ir nustatytųjų išlaidų, kurios turėtų atitikti ilgalaikį Sąjungos masto pokytį, skirtumas sudaro apie 43 mln. EUR (EUR2017 verte).

(167) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus Komisija pažymi, kad veiklos rezultatų plano projekte Švedija pateikė kelias su vietos pajėgumo tikslinių rodiklių įgyvendinimu susijusias priemones.

(168) Visų pirma, Komisija pažymi, kad pagrindinis maršruto oro navigacijos paslaugų teikėjas (LFV), atsižvelgdamas į numatomą skrydžių vadovų išėjimą į pensiją likusiais AL3 metais, planuoja mokyti naujus skrydžių vadovus. Švedija nurodė, kad per AL3 planuojamas skrydžių vadovų skaičiaus grynasis padidinimas keturiolika etato ekvivalentų Malmės rajono skrydžių valdymo vadavietėje ir 14 etato ekvivalentų –Stokholmo rajono skrydžių valdymo vadavietėje. Tačiau Komisija pažymi, kad Švedija savo veiklos rezultatų plano projekte tų su darbuotojais susijusių priemonių numatomo poveikio išlaidoms kiekybiškai neįvertino.

(169) Komisija pažymi, kad Švedija, be personalo išlaidų, kaip didžiausią iš naujų didelių LFV investicijų nurodė nuotolinio skrydžių valdymo bokšto paslaugų plėtrą Stokholmo ir keturiuose susietuose (Kirunos, Umeo, Estešundo, Malmės) oro uostuose. Tokios nuotolinio skrydžių valdymo bokšto paslaugų plėtros nustatytosios išlaidos per AL3 sudaro 11 % visų nustatytųjų išlaidų investicijoms. Komisija pažymi, kad investicijomis į nuotolinius skrydžių valdymo bokštus paprastai užtikrinamos oro eismo paslaugos oro uostuose, todėl jos iš esmės turėtų būti daugiausia priskiriamos prie terminalo paslaugų. Tačiau Švedijos veiklos rezultatų plano projekte 75 % nuotolinio skrydžių valdymo bokšto paslaugų plėtros išlaidų priskiriama prie maršruto paslaugų, nepateikiant pagrindimo dėl tų paslaugų teikimo geografinės aprėpties ir pobūdžio. Komisija taip pat pažymi, kad oro erdvės naudotojai per konsultacijas abejojo šios investicijos ekonominiu pagrįstumu. Komisija mano, kad Švedija turėtų peržiūrėti arba papildomai pagrįsti šios investicijos ekonominį pagrįstumą ir išlaidų paskirstymą ir turėtų atsakyti į klausimus, kurie kelia susirūpinimą oro erdvės naudotojams.

(170) Komisija pažymi, kad kitos Švedijos planuojamos naujos investicijos per AL3 sudaro 33 % visų investicijų nustatytųjų išlaidų. Švedijos veiklos rezultatų plano projekte nurodyta, kad kitos naujos investicijos apima su ryšio sistemomis, radijo ir navigacijos įranga, taip pat atsarginėmis ir pagalbinėmis oro eismo paslaugų sistemomis susijusius pakeitimus ir (arba) patobulinimus. Tačiau Komisija pažymi, kad Švedijos veiklos rezultatų plano projekte nepateikiama informacijos apie tai, kaip kiekviena iš šių kitų naujų investicijų padės pasiekti su pajėgumu susijusius vietos tikslinius rodiklius.

(171) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta 167–170 konstatuojamosiose dalyse, Komisija mano, kad Švedija tinkamai neįrodė, kad 166 konstatuojamojoje dalyje nurodytas nuokrypis galėtų būti sietinas tik su papildomomis nustatytosiomis išlaidomis, patiriamomis dėl priemonių, kurios yra reikalingos su pajėgumu susijusiems vietos tiksliniams veiklos rodikliams pasiekti. Todėl Švedija Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio i dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(172) Dėl Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus tereikia paminėti, kad veiklos rezultatų plano projekte Švedija nepateikė jokių restruktūrizavimo priemonių, kuriomis būtų pateisinamas nuokrypis nuo Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio arba ilgalaikio Sąjungos masto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklio. Todėl Švedija 1.4 punkto d papunkčio ii dalyje nustatyto kriterijaus neatitinka.

(173) Be to, peržiūrėjus Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto d papunktyje nurodytus pagrindinius veiksnius ir parametrus, kuriais grindžiami preliminarūs tiksliniai veiklos rodikliai pagrindinėje su ekonominiu efektyvumu susijusioje veiklos srityje, buvo nustatyti toliau išdėstyti faktai, susiję su 2019 m. išlaidų pradine verte, kapitalo sąnaudomis ir pensijomis.

(174) Komisija pažymi, kad Švedija, atsižvelgdama į trijų naujų oro uostų įtraukimą į maršruto mokesčių sistemą nuo 2020 m., siūlo pakoreguoti 2019 m. pradinę vertę. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga pažymi, kad šis koregavimas daugiausia susijęs su Skandinavijos kalnų oro uostu, kuriame oro navigacijos paslaugų teikėjas SDATS teikia skrydžių valdymo paslaugas. Veiklos rezultatų plano projekte nurodyta, kad maršruto paslaugos teikiamos daugelyje Švedijos oro uostų. Švedija nurodė, kad leisti oro uostuose teikti maršruto ir prieigų skrydžių valdymo paslaugas yra ekonomiškai efektyviau, nes aerodromų skrydžio valdymo rajonai Švedijos oro uostuose yra dideli ir nutolę geografiniu požiūriu.

(175) Švedijos veiklos rezultatų plano projekte nurodyta, kad tris naujus oro uostus įtraukiant į maršrutų programą atsakomybė ar išlaidos tarp oro navigacijos paslaugų teikėjų, jau įtrauktų į tą programą, neperskirstomos. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga nustatė, kad šis pakeitimas nėra gerai išaiškintas Švedijos veiklos rezultatų plano projekte.

(176) Remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijomis, Komisija mano, kad Švedija turėtų pakartotinai įvertinti sumas, kurias siūloma kaip nuosavo kapitalo grąžą įtraukti į LFV kapitalo sąnaudas. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos skaičiavimu, nurodytos kapitalo sąnaudos per AL3 yra 1,3 mln. EUR didesnės už efektyvias kapitalo sąnaudas. Konkrečiau, Komisija ir veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga pažymi, kad Švedijos siūlomas LFV nuosavo kapitalo sąnaudų dydžio intervalas – nuo 0,7 iki 1,9 % – viršija Švedijos Vyriausybės leidžiamą LFV nuosavo kapitalo sąnaudų dydį, kuris yra 0,0 % Komisija pažymi, kad siūlomas LFV kapitalo sąnaudų dydis apima kelių Švedijos oro uostų, teikiančių maršruto paslaugas, nuosavo kapitalo grąžą. Komisija mano, kad Švedija turėtų paaiškinti ir pagrįsti šių oro uostų įtraukimą į visus LFV išlaidų elementus arba atitinkamai pakeisti savo pateiktą informaciją.

(177) Remdamasi veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos rekomendacijomis, Komisija mano, kad Švedija turėtų pakartotinai įvertinti siūlomas pensijų išlaidas. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga nustatė, kad vidutinė LFV pensijų išlaidų dalis per AL3 reikšmingai viršija atitinkamą Sąjungos vidurkį. Ji taip pat nustatė, kad su valstybine pensijų sistema susijusios įmokos yra įtraukiamos į personalo išlaidas, kaip socialinio draudimo išlaidos, o ne į pensijų išlaidas, kurios atskirai nurodomos ataskaitos lentelėse. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga pažymi, kad pensijų išlaidos taip pat yra įrašytos į kapitalo sąnaudas, nes likusios su praėjusių ataskaitinių laikotarpių pensijų išlaidomis susijusios gautinos sumos yra įtrauktos į turto bazę. Veiklos rezultatų apžvalgos įstaiga padarė išvadą, kad nepakankamas prielaidų, susijusių su nustatyto dydžio išmokų pensijų sistema, skaidrumas galėtų kliudyti patikrinti AL3 išlaidas, kurioms taikoma išimtis. Komisija mano, kad Švedija pensijų išlaidas turėtų skaidriai pateikti atskiroje ataskaitos lentelių pensijų išlaidų eilutėje.

(178) Remiantis nustatytais faktais, išdėstytais 161–177 konstatuojamosiose dalyse, Švedijos veiklos rezultatų plano projekte pateikti siūlomi tiksliniai rodikliai turėtų būti vertinami kaip nesuderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje.

Preliminarių su ekonominiu efektyvumu susijusių terminalo oro navigacijos paslaugų tikslinių rodiklių peržiūra

(179) Komisijai remiantis Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 2.1 punkto c papunkčiu kyla abejonių dėl Švedijos preliminarių su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių veiklos rodiklių.

(180) Pirma, lygindama AL3 terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokytį su maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčiu, Komisija nustatė, kad per AL3 Švedijos terminalo mokesčių zonos terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklis, kuris yra +0,9 %, viršija Švedijos maršruto nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio mokesčių zonos lygmeniu rodiklį, kuris yra +0,2 %.

(181) Antra, Komisija pažymi, kad AL3 Švedijos terminalo mokesčių zonoje preliminarūs +0,9 % terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio tiksliniai rodikliai yra didesni už AL2 stebėtą –5,8 % faktinį terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio rodiklį.

(182) Trečia, lygindama preliminarius nacionalinius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų pokyčio tikslinius rodiklius su panašių oro uostų veiklos rezultatais per AL3, Komisija pažymi, kad apskaičiuotos Stokholmo Arlandos oro uosto nustatytosios vieneto išlaidos šiek tiek viršija atitinkamos lyginamosios grupės nustatytųjų vieneto išlaidų medianą.

(183) Todėl Komisija mano, kad Švedija, atsižvelgdama į pirmiau pateiktas pastabas, turėtų pateikti išsamesnį su terminalo ekonominiu efektyvumu susijusių tikslinių rodiklių pagrindimą arba peržiūrėti ir sumažinti AL3 preliminarius terminalo nustatytųjų vieneto išlaidų tikslinius rodiklius.

IŠVADOS

(184) Remdamasi 21–183 konstatuojamosiose dalyse pateiktu vertinimu, Komisija nustatė, kad Belgijos, Vokietijos, Graikijos, Prancūzijos, Kipro, Latvijos, Liuksemburgo, Maltos, Nyderlandų, Rumunijos ir Švedijos pateiktuose nacionalinių planų ir funkcinių oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų projektuose pateikti tam tikri tiksliniai veiklos rodikliai nėra suderinami su Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais.

(185) Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 14 straipsnio 3 dalį atitinkamos valstybės narės, atsižvelgdamos į Komisijos pateiktas rekomendacijas, per tris mėnesius nuo šio sprendimo priėmimo dienos turi pateikti Komisijai savo peržiūrėtus veiklos rezultatų planų projektus.

(186) Belgija, Prancūzija, Vokietija, Liuksemburgas ir Nyderlandai – valstybės, kurios kartu su Šveicarija parengė ir pateikė FOEB lygmens AL3 veiklos rezultatų plano projektą – turėtų visos kartu pateikti peržiūrėtą FABEC veiklos rezultatų plano projektą, kuriame būtų atsižvelgta į šiame sprendime pateiktas rekomendacijas.

(187) Vėliau Komisija visus peržiūrėtus veiklos rezultatų planų projektus įvertins laikydamasi Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 15 straipsnyje nustatytos procedūros; remdamasi tuo vėlesniu vertinimu, Komisija gali susidaryti bet kokią nuomonę dėl preliminarių tikslinių veiklos rodiklių ir kitų veiklos rezultatų planų elementų, dėl kurių šiame sprendime neišreikšta prieštaravimų.

(188) Pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 17 straipsnį tiksliniai rodikliai, nustatyti naujausioje veiklos rezultatų plano projekto redakcijoje, yra laikinai taikytini, kol Komisija priims sprendimą dėl tikslinių veiklos rodiklių arba persvarstytų tikslinių veiklos rodiklių suderinamumo; po to atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės) privalės patvirtinti savo galutinį veiklos rezultatų planą.

(189) Galutiniame veiklos rezultatų plane pateikti tiksliniai rodikliai su ekonominiu efektyvumu susijusioje pagrindinėje veiklos srityje yra pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 17 straipsnį taikomi atgaline data. Taigi, bet kokiems pajamų skirtumams, atsiradusiems vietoj vienetinio tarifo ar vienetinių tarifų, apskaičiuotų remiantis galutiniu veiklos rezultatų planu, taikant vienetinį tarifą ar vienetinius tarifus, apskaičiuotus remiantis veiklos rezultatų plano projektu, per AL3 bus taikomos atitinkamos vienetinio tarifo korekcijos. Šios yra papildomai reglamentuojamos taikant Įgyvendinimo reglamente (ES) 2020/1627 nustatytas AL3 skirtas išskirtines priemones. Todėl Komisija išvados dėl vienetinių tarifų atitikties, kaip nurodyta Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 29 straipsnio 3 dalyje, nedarys tol, kol nebus patvirtinti atitinkami galutiniai veiklos rezultatų planai.

(190) Komisija pažymi, kad kai kurios valstybės narės nurodė ketinančios į savo AL3 išlaidų bazes įtraukti išlaidų elementus, susijusius su bepiločių orlaivių aptikimu oro uostuose. Remiantis veiklos rezultatų planų projektuose pateiktais elementais, neįmanoma tiksliai nustatyti, kokius mastu valstybės narės tokias nustatytąsias išlaidas įtraukė į savo AL3 išlaidų bazes ir, tais atvejais, kai tokios išlaidos yra įtrauktos, kiek jos yra patiriamos teikiant oro navigacijos paslaugas ir todėl galėtų būti laikomos tinkamomis finansuoti pagal veiklos rezultatų ir mokesčių sistemą. Komisijos tarnybos, siekdamos surinkti aktualią informaciją, visoms valstybėms narėms išsiuntė *ad hoc* informacijos prašymą, ir, tikrindamos vienetinių tarifų atitiktį, toliau nagrinės su bepiločių orlaivių aptikimu oro uostuose susijusias išlaidas, apie kurias pranešta. Šis sprendimas nedaro poveikio faktams, kuriuos Komisija galėtų nustatyti, ir išvadoms, kurias ji galėtų padaryti, bepiločių orlaivių aptikimo išlaidų klausimu.

(191) Reaguodama į 2022 m. vasario 24 d. pradėtą Rusijos karinės agresijos aktą prieš Ukrainą, Sąjunga patvirtino ribojamąsias priemones, kuriomis Rusijos oro vežėjams, Rusijoje registruotiems orlaiviams ir ne Rusijoje registruotiems orlaiviams, kurie nuosavybės teise priklauso bet kuriam Rusijos fiziniam ar juridiniam asmeniui, subjektui ar organizacijai arba yra jų užsakyti ar kitaip valdomi, uždrausta nutūpti Sąjungos teritorijoje, kilti iš jos ar skristi virš jos. Dėl tų priemonių oro eismas oro erdvėje virš Sąjungos teritorijos sumažėjo. Tačiau tų priemonių poveikis Sąjungos mastu neturėtų būti lyginamas su oro eismo sumažėjimu, kurį lėmė COVID-19 pandemijos protrūkis 2020 m. kovo mėn. Todėl tikslinga išlaikyti esamas AL3 veiklos rezultatų ir mokesčių sistemos įgyvendinimo priemones ir procesus. Per veiklos rezultatų planų projektų peržiūrą persvarstydamos savo vietos tikslinius veiklos rodiklius, valstybės narės, kurioms adresuotas šis sprendimas, turėtų deramai atsižvelgti į atitinkamų eismo pokyčių poveikį veiklai ir finansinį poveikį,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Belgijos, Vokietijos, Graikijos, Prancūzijos, Kipro, Latvijos, Liuksemburgo, Maltos, Nyderlandų, Rumunijos ir Švedijos pagal Reglamentą (EB) Nr. 549/2004 pateiktuose nacionalinių planų ir funkcinių oro erdvės blokų veiklos rezultatų planų projektuose pateikti tiksliniai veiklos rodikliai, nurodyti šio sprendimo priede, yra nesuderinami su Įgyvendinimo sprendime (ES) 2021/891 nustatytais trečiojo ataskaitinio laikotarpio (toliau – AL3) Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais.

2 straipsnis

Kipras ir Graikija peržiūri ir sumažina savo preliminarius su maršruto pajėgumu susijusius tikslinius rodiklius, kurie išreiškiami kaip vidutinis vieno skrydžio maršrutinis oro eismo srautų valdymo užlaikymas minutėmis.

Kad galėtų patenkinti numatomą oro eismo paklausą, atitinkamos valstybės narės išsprendžia klausimą, susijusį su nustatytais pateiktų preliminarių su pajėgumu susijusių tikslinių rodiklių AL3 2022, 2023 ir 2024 kalendorinių metų nuokrypiais nuo atitinkamų pamatinių verčių, nustatytų 2021 m. rugsėjo mėn. tinklo veiklos plane. Tais atvejais, kai tinklo veiklos plane rekomenduojama imtis konkrečių priemonių su pajėgumu susijusiems veiklos rodikliams gerinti, į tas priemones atsižvelgiama persvarstant tikslinius veiklos rodiklius.

3 straipsnis

Belgija, Graikija, Kipras, Latvija, Liuksemburgas, Malta, Rumunija ir Švedija peržiūri ir sumažina jų maršruto mokesčių zonoms nustatytus preliminarius su ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius, išreikštus nustatytosiomis vieneto išlaidomis (toliau – NVI).

Persvarstydamos savo preliminarius su ekonominiu efektyvumu susijusius tikslinius rodiklius visos atitinkamos valstybės narės:

a) užtikrina, kad persvarstyti su ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai būtų suderinami ir su Sąjungos masto NVI pokyčiu ir su ilgalaikiu Sąjungos masto NVI pokyčiu;

b) atitinkamai sumažina bent 2024 kalendorinių metų nustatytųjų išlaidų dydį;

c) remiasi naujausiomis oro eismo prognozėmis, išreikštomis paslaugų vienetais, pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 10 straipsnio 2 dalį.

Nukrypstant nuo a punkto, jei Komisija šiame sprendime yra nustačiusi, kad atitinkamos maršruto mokesčių zonos pradinė vertė atitinka Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto c papunktyje nustatytą kriterijų, atitinkama valstybė narė užtikrina, kad persvarstyti su ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai derėtų bent su Sąjungos masto NVI pokyčiu arba Sąjungos masto ilgalaikiu NVI pokyčiu.

Kai valstybė narė savo peržiūrėtame veiklos rezultatų plano projekte nurodo nuokrypį pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2019/317 IV priedo 1.4 punkto d papunktį, ji užtikrina, kad toks nuokrypis būtų pagrįstas pakankama informacija ir argumentais.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Belgijos Karalystei, Vokietijos Federacinei Respublikai, Graikijos Respublikai, Prancūzijos Respublikai, Kipro Respublikai, Latvijos Respublikai, Liuksemburgo Didžiajai Hercogystei, Maltos Respublikai, Nyderlandų Karalystei, Rumunijai ir Švedijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2022 m. balandžio 13 d.

Komisijos vardu
Adina VĂLEAN
Komisijos narė

PRIEDAS

Į nacionalinius arba funkcinių oro erdvės blokų planus, pateiktus pagal Reglamentą (EB) Nr. 549/2004, įtraukti tiksliniai veiklos rodikliai, pripažinti nesuderinamais su trečiojo ataskaitinio laikotarpio Sąjungos masto tiksliniais veiklos rodikliais

1. Į FABEC VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Belgijos ir Liuksemburgo maršruto mokesčių zona	**2014 m. pradinė vertė**	**2019 m. pradinė vertė**	**2020–2021 m.**	**2022 m.**	**2023 m.**	**2024 m.**
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

2. Į GRAIKIJOS VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU PAJĖGUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Vidutinis vieno skrydžio maršrutinis oro eismo srautų valdymo užlaikymas minutėmis

	2021 m.	**2022 m.**	**2023 m.**	**2024 m.**
Graikijos preliminarūs su maršruto pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Graikijos pamatinės vertės	0,10	0,14	0,15	0,15

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Graikijos maršruto mokesčių zona	**2014 m. pradinė vertė**	**2019 m. pradinė vertė**	**2020–2021 m.**	**2022 m.**	**2023 m.**	**2024 m.**
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

3. Į KIPRO VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU PAJĖGUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Vidutinis vieno skrydžio maršrutinis oro eismo srautų valdymo užlaikymas minutėmis

	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Kipro preliminarūs su maršruto pajėgumu susiję tiksliniai rodikliai	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Kipro pamatinės vertės	0,10	0,16	0,15	0,15

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Kipro maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

4. Į LATVIJOS VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Latvijos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

5. Į MALTOS VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Maltos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai, išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

6. Į RUMUNIJOS VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Rumunijos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai,	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. Į ŠVEDIJOS VEIKLOS REZULTATŲ PLANO PROJEKTĄ ĮTRAUKTI TIKSLINIAI RODIKLIAI

SU EKONOMINIU EFEKTYVUMU SUSIJUSI PAGRINDINĖ VEIKLOS SRITIS

Maršruto oro navigacijos paslaugų nustatytosios vieneto išlaidos

Švedijos maršruto mokesčių zona	2014 m. pradinė vertė	2019 m. pradinė vertė	2020–2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.
Preliminarūs su maršruto ekonominiu efektyvumu susiję tiksliniai rodikliai,	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
išreikšti kaip maršruto nustatytosios vieneto išlaidos (realioji vertė 2017 m. kainomis)	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR