2025/1040

23.5.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2025/1040

(2025. gada 16. maijs)

par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti valsts un funkcionālo gaisa telpas bloku darbības uzlabošanas plānu projektos, kurus iesniegušas Beļģija, Dānija, Vācija, Igaunija, Īrija, Grieķija, Francija, Latvija, Luksemburga, Nīderlande un Slovākija saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ceturtajam pārskata periodam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2025) 2930)

(Autentisks ir tikai teksts angļu, dāņu, franču, grieķu, igauņu, īru, latviešu, nīderlandiešu, slovāku un vācu valodā)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula) ([1]), un jo īpaši tās 11. panta 3. punkta c) apakšpunkta otro daļu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2024/2803 (2024. gada 23. oktobris) par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu ([2]) un jo īpaši tās 58. panta 3. punktu,

pēc apspriešanās ar Vienotās gaisa telpas komiteju,

tā kā:

1. PAMATINFORMĀCIJA

(1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu dalībvalstīm vai nu valsts, vai funkcionālo gaisa telpas bloku (“*FAB*”) līmenī ir jāizstrādā plāni, ietverot darbības uzlabošanas mērķus, katram aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas pārskata periodam. Minētajos plānos ir jāiekļauj vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecīgajam pārskata periodam.

(2) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi ceturtajam pārskata periodam (“*RP4*”, 2025.–2029. gads) tika noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2024/1688 ([3]).

(3) Visas dalībvalstis ir izstrādājušas un pieņēmušas darbības uzlabošanas plānu projektus attiecībā uz *RP4*, kuri līdz 2024. gada 1. oktobrim tika iesniegti Komisijas novērtējumam. Pēc šo darbības uzlabošanas plānu projektu pilnīguma pārbaudes Komisija pieprasīja dalībvalstīm līdz 2024. gada 15. novembrim iesniegt atjauninātus darbības uzlabošanas plānu projektus.

(4) Šajā lēmumā izklāstītā Komisijas novērtējuma pamatā ir Beļģijas, Dānijas, Igaunijas, Vācijas, Grieķijas, Francijas, Īrijas, Latvijas, Luksemburgas, Nīderlandes un Slovākijas iesniegtie atjauninātie darbības uzlabošanas plānu projekti attiecībā uz *RP4* (“darbības uzlabošanas plānu projekti”).

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

(5) Darbības izvērtēšanas iestāde (“DII”), kas palīdz Komisijai īstenot darbības uzlabošanas sistēmu, ir Komisijai iesniegusi ziņojumu, kurā ir ietverti tās ieteikumi par darbības uzlabošanas plānu projektu novērtējumu.

(6) Komisija saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 ([4]) 14. panta 1. punktu ir novērtējusi darbības uzlabošanas plānu projektos iekļauto vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķu atbilstību, pamatojoties uz minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem kritērijiem un attiecīgā gadījumā ņemot vērā vietējos apstākļus.

(7) Galvenajā darbības jomā “drošība” Komisija ir novērtējusi attiecīgo dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju drošības pārvaldības efektivitāti, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.1. punktā noteikto kritēriju. Attiecīgi Komisija ir pārbaudījusi, vai ierosinātie mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plānu projektos, garantē drošības pārvaldības efektivitātes līmeni, kas ir vienāds ar Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķu līmeni vai augstāks par to.

(8) Saistībā ar galveno darbības jomu “vide” attiecīgo dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.2. punktā noteikto kritēriju. Ierosinātie mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plānu projektos, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsauces vērtībām, kas noteiktas 2024. gada 2. jūlija Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā, kurš sagatavots saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 ([5]) I pielikumu (“*ERNIP*”). Šis novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus.

(9) Saistībā ar galveno darbības jomu “veiktspēja” attiecīgo dalībvalstu iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz vidējo maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (“*ATFM*”) kavēšanos katrā lidojumā tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteikto kritēriju. Tāpēc ierosinātie mērķi, kas ietverti darbības uzlabošanas plānu projektos, tika salīdzināti ar konkrētajām atsauces vērtībām, kas noteiktas 2024. gada 2. jūlija tīkla darbību plānā, kurš sagatavots saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 9. pantu. Šis novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus.

(10) Galvenajā darbības jomā “izmaksu efektivitāte” darbības uzlabošanas plānu projektos ietverto mērķu atbilstība attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātajām vienības izmaksām (“*DUC*”) tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem. Minētie kritēriji ir *DUC* tendence *RP4* laikā, *DUC* ilgtermiņa tendence trešajā pārskata periodā (2020.–2024. gads) (“*RP3*”) un *RP4* (2020.–2029. gads) un *DUC* bāzes līnijas vērtība tarifikācijas zonas līmenī salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.

(11) Ja tika konstatēts, ka maršruta izmaksu efektivitātes mērķi neatbilst Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem, Komisija, ņemot vērā darbības uzlabošanas plānu projektos sniegtos pamatojumus un pierādījumus, ir sīkāk pārbaudījusi, vai novirzi varētu uzskatīt par nepieciešamu un samērīgu, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu.

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

([5]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/123 (2019. gada 24. janvāris), ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) tīkla funkciju īstenošanai un atceļ Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 28, 31.1.2019., 1. lpp., ELI:. http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Komisija savu darbības uzlabošanas plānu projektu novērtējumu papildināja ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2. punktā noteikto elementu pārskatīšanu. Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunkta vii) punktu Komisija norāda, ka minētās pārskatīšanas ietvaros tā nav veikusi detalizētu analīzi par metodiku, ko dalībvalstis izmantojušas izmaksu sadalei starp maršruta un termināļa pakalpojumiem *RP4* laikā. Tāpēc Komisija šajā posmā nav izdarījusi nekādus secinājumus par minēto izmaksu sadales metodiku atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 550/2004 ([6]) 15. panta 2. punkta e) un f) apakšpunktam un Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 22. panta 5. punktam.

2. KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ BEĻĢIJU, FRANCIJU, VĀCIJU, LUKSEMBURGU UN NĪDERLANDI

(13) Beļģija, Vācija, Francija, Luksemburga, Nīderlande un Šveice ir kopīgi izstrādājušas un pieņēmušas darbības uzlabošanas plāna projektu Centrāleiropas funkcionālā gaisa telpas bloka ("*FABEC*") līmenī.

(14) Šajā lēmumā ir izklāstīts Komisijas novērtējums par *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektu ("*FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekts") attiecībā uz Beļģiju, Vāciju, Franciju, Luksemburgu un Nīderlandi. Kā trešai valstij, uz kuru darbības uzlabošanas sistēma un tarifikācijas sistēma attiecas saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu ([7]), Komisija atsevišķi ir paziņojusi Šveicei *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējuma konstatējumus ([8]).

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums ([9])

Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarifikācijas zona

(15) Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarifikācijas zonai ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Beļģijas un Luksemburgas *DUC* tendence (– 0,1 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

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

([7]) OV L 114, 30.4.2002., 73. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Komisijas Īstenošanas lēmums C(2025) 2923 (2025. gada 16. maijs) par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Šveice iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem ceturtajam pārskata periodam.

([9]) Komisija konstatēja, ka *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļautie Francijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi atbilst attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*. Tāpēc ar to saistītie konstatējumi šajā lēmumā nav izklāstīti.

(17) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Beļģijas un Luksemburgas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+1,1 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(18) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Beļģijas un Luksemburgas *DUC* bāzes līnijas vērtība 104,26 EUR apmērā, izteikta reālā izteiksmē 2022. gada cenās ("EUR2022"), ir par 10,8 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta e) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 94,13 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(19) Ir jāpārbauda, vai 16., 17. un 18. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu. Attiecīgi Komisija ir novērtējusi, vai novērotās novirzes no Savienības mēroga *DUC* tendences un no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas minētas 16. un 17. apsvērumā, ir saistītas tikai ar papildu aprēķinātajām izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai ar pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē.

(20) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Beļģija un Luksemburga *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā norāda papildu aprēķinātās izmaksas, kas *RP4* laikā rodas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ("*ANSP*") "skeyes" un "Māstrihtas augšējās gaisa telpas gaisa satiksmes vadības centrs" ("*MUAC*") saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi"). Piedāvātie veiktspējas pasākumi ietver šādus galvenos elementus:

a) jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru ("*ATCO*") apmācību un pieņemšanu darbā, ko veic "skeyes" un *MUAC*, galvenokārt lai aizstātu *ATCO*, kuri, kā paredzams, pensionēsies *RP4* laikā, kā arī lai pielāgotos prognozētajam satiksmes pieaugumam un atbalstītu sistēmas modernizāciju;

b) "skeyes" veiktu jaunas gaisa satiksmes pārvaldības ("*ATM*") sistēmas iegādi un ieviešanu 2028. gadā, kas nodrošinās būtiskus funkcionālus un tehniskus uzlabojumus; jaunā *ATM* aizstās pašreizējo "skeyes" *ATM* sistēmu, kas tiek izmantota kopš 2009. gada;

c) "skeyes" veiktu jauna plānošanas rīka ieviešanu, kas ļaus automātiski plānot *ATCO* darba grafiku, tādējādi optimizējot darbaspēka pārvaldību un ar to saistītos darbības ieguvumus;

d) *MUAC* izstrādātus un īstenotus jaunus rīkus un funkcijas darbību atbalstam;

e) *MUAC* īstenotus strukturālus gaisa telpas plānošanas un izmantošanas uzlabojumus;

f) jaunas ēkas būvniecību, ko veiks *MUAC*, lai izmitinātu jaunu operāciju telpu (*OPS* telpa) ar atbalsta birojiem un iekārtām.

(21) Ņemot vērā DII veikto izvērtējumu, Beļģijas un Luksemburgas paziņotās papildu izmaksas par 20. apsvērumā minētajiem veiktspējas pasākumiem naudas izteiksmē ir ievērojami zemākas nekā novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, ko aprēķinājusi DII. Turklāt Komisija norāda, ka dažus veiktspējas pasākumus, uz kuriem atsaucas Beļģija un Luksemburga, var uzskatīt par daļu no attiecīgo *ANSP* parastās darbības vai tie nevar tieši veicināt gaisa telpas veiktspējas palielināšanu. Tādējādi bez sīkākas informācijas un analīzes nav iespējams secināt, vai Beļģijas un Luksemburgas iesniegtos veiktspējas pasākumus kopumā var uzskatīt par nepieciešamiem un samērīgiem nolūkā sasniegt vietējos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz *RP4*. Tāpēc Komisija atzīmē, ka novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, kas minētas 16. un 17. apsvērumā, nevar attiecināt tikai uz papildu izmaksām, kas izriet no iesniegtajiem veiktspējas pasākumiem.

(22) Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju nevar uzskatīt par izpildītu attiecībā uz Beļģiju un Luksemburgu.

(23) Turklāt Komisija norāda, ka Beļģija un Luksemburga *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā nav piedāvājušas nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas attaisnotu novirzi no Savienības mēroga *DUC* tendences vai no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju.

(24) Pamatojoties uz 15.–23. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

Vācijas maršruta tarifikācijas zona

(25) Vācijas maršruta tarifikācijas zonai ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Vācijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Vācijas *DUC* tendence (– 1,2 %) *RP4* laikā atbilst Savienības mēroga tendencei (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(27) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Vācijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (– 0,2 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(28) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Vācijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 74,90 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 29,9 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta a) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 57,66 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(29) Ir jāpārbauda, vai 27. un 28. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu. Attiecīgi Komisija ir novērtējusi, vai novērotā novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas minēta 27. apsvērumā, ir saistīta tikai ar papildu aprēķinātajām izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai ar pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē.

(30) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Vācija *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā atsaucas uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas *RP4* laikā rodas *ANSP DFS* un *MUAC* saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi"). Piedāvātie veiktspējas pasākumi ietver šādus galvenos elementus:

a) jaunu *ATCO* apmācību un pieņemšanu darbā, ko veic *DFS* un *MUAC*: *DFS* gadījumā ir plānots, ka šis pasākums *RP4* laikā kopumā palielinās *ATCO* skaitu par vairāk nekā 10 % darbībās Brēmenes, Karlsrūes, Langenes un Minhenes lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centros ("*ACC*"), lai novērstu veiktspējas trūkumu, ar ko saskaras minētie *ACC*; *MUAC* gadījumā ir plānots, ka darbībā iesaistīto *ATCO* skaits *RP4* laikā palielināsies tikai nedaudz, bet jaunu *ATCO* uzņemšana joprojām būs ievērojama, lai kompensētu paredzamo lielo *ATCO* skaitu, kas šajā pārskata periodā pensionēsies;

b) *DFS* veiktu jaunu *ATM* sistēmas funkciju iegādi un ieviešanu Brēmenes un Minhenes *ACC*; paredzams, ka minētās funkcijas radīs darbības uzlabojumus *ANS* nodrošināšanā, cita starpā uzlabojot gaisa telpas veiktspēju;

c) *MUAC* un *DFS* iniciatīvu attiecībā uz Karlsrūes *ACC*, plānojot izveidot divus ģeodublēšanas datu centrus, kas spēj viens otru atbalstīt un aizstāt, lai stiprinātu aeronavigācijas pakalpojumu kvalitāti;

d) *DFS* dalību kopā ar sešiem citiem *ANSP* sadarbības programmā, kuras mērķis ir izstrādāt kopīgu nākotnes *ATM* sistēmu attiecīgajiem *ANSP*; *DFS* uzskata, ka rezultātā izveidoto jauno *ATM* sistēmu varētu ieviest Langenes *ACC* ne agrāk kā 2031. gadā, tādējādi ne *RP4* termiņā;

e) *DFS* veiktu tādu tehnisko sistēmu un programmatūras ieviešanu, kas vajadzīgas, lai izpildītu Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2021/116 ([10]) noteikto apakšfunkciju "AF6 – sākotnējā informācijas par trajektoriju kopīgošana";

f) *DFS* īstenotas izmaiņas uzraudzības sistēmā un ieviestu jaunu rīku, kas atbalsta efektīvāku un dinamiskāku gaisa telpas sektorizāciju;

g) *MUAC* izstrādātus un īstenotus jaunus rīkus un funkcijas darbību atbalstam;

h) *MUAC* īstenotus strukturālus gaisa telpas plānošanas un izmantošanas uzlabojumus;

i) jaunas ēkas būvniecību, ko veiks *MUAC*, lai izmitinātu jaunu operāciju telpu (*OPS* telpa) ar atbalsta birojiem un iekārtām.

(31) Ņemot vērā DII veikto izvērtējumu, Vācijas paziņotās papildu izmaksas par 30. apsvērumā minētajiem veiktspējas pasākumiem naudas izteiksmē ir ievērojami zemākas nekā novērotā novirze no Savienības mēroga ilgtermiņa izmaksu efektivitātes tendences, ko aprēķinājusi DII.

(32) Turklāt Komisija norāda, ka dažus veiktspējas pasākumus, uz kuriem atsaucas Vācija, var uzskatīt par daļu no attiecīgo *ANSP* parastās darbības vai tie nevar tieši veicināt gaisa telpas veiktspējas palielināšanu. Tādējādi bez sīkākas informācijas un analīzes nav iespējams secināt, vai Vācijas iesniegtos veiktspējas pasākumus kopumā var uzskatīt par nepieciešamiem un samērīgiem nolūkā sasniegt vietējos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz *RP4*. Tāpēc Komisija atzīmē, ka novērotās novirzes no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas minētas 27. apsvērumā, nevar attiecināt tikai uz papildu izmaksām, kas izriet no iesniegtajiem veiktspējas pasākumiem.

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

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

(35) Pamatojoties uz 25.–34. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Vācijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona

(36) Nīderlandes maršruta tarifikācijas zonai ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

([10]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/116 (2021. gada 1. februāris) par pirmā kopprojekta izveidi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 550/2004 paredzētā Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības ģenerālplāna īstenošanas atbalstam, ar ko groza Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 409/2013 un atceļ Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 716/2014 (OV L 36, 2.2.2021., 10. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona	2019 – bāzes līnijas vērtība	2024 – bāzes līnijas vērtība	2025	2026	2027	2028	2029
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Nīderlandes *DUC* tendence (+0,3 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(38) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Nīderlandes *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+2,3 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(39) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Nīderlandes *DUC* bāzes līnijas vērtība 104,60 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 11,3 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta e) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 94,01 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(40) Ir jāpārbauda, vai 37.–39. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu. Attiecīgi Komisija ir novērtējusi, vai novērotās novirzes no Savienības mēroga *DUC* tendences un no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas minētas 37. un 38. apsvērumā, ir saistītas tikai ar papildu aprēķinātajām izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai ar pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē.

(41) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Nīderlande *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā atsaucas uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas *RP4* laikā rodas *ANSP LVNL* un *MUAC* saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi"). Piedāvātie veiktspējas pasākumi ietver šādus galvenos elementus:

a) jaunu *ATCO* apmācību un pieņemšanu darbā, ko veic *LVNL* un *MUAC*, galvenokārt lai aizstātu *ATCO*, kuri, kā paredzams, pensionēsies *RP4* laikā, kā arī lai pielāgotos prognozētajam satiksmes pieaugumam un atbalstītu sistēmas modernizāciju;

b) *LVNL* īstenotus savu *ATCO* mācību iekārtu un trenažieru uzlabojumus nolūkā palielināt apmācības veiktspēju un rezultātus;

c) *LVNL* īstenotu savas *ATM* sistēmas modernizāciju nolūkā nākotnē uzlabot gaisa telpas veiktspēju;

d) *MUAC* izstrādātus un īstenotus jaunus rīkus un funkcijas darbību atbalstam;

e) *MUAC* īstenotus strukturālus gaisa telpas plānošanas un izmantošanas uzlabojumus;

f) jaunas ēkas būvniecību, ko veiks *MUAC*, lai izmitinātu jaunu operāciju telpu (*OPS* telpa) ar atbalsta birojiem un iekārtām.

(42) Ņemot vērā DII veikto izvērtējumu, Nīderlandes paziņotās papildu izmaksas par 41. apsvērumā minētajiem veiktspējas pasākumiem naudas izteiksmē ir ievērojami zemākas nekā novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, ko aprēķinājusi DII. Turklāt Komisija norāda, ka dažus veiktspējas pasākumus, uz kuriem atsaucas Nīderlande, var uzskatīt par daļu no attiecīgo *ANSP* parastās darbības vai tie nevar tieši veicināt gaisa telpas veiktspējas palielināšanu. Tādējādi bez sīkākas informācijas un analīzes nav iespējams secināt, vai Nīderlandes iesniegtos veiktspējas pasākumus kopumā var uzskatīt par nepieciešamiem un samērīgiem nolūkā sasniegt vietējos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz *RP4*. Tāpēc Komisija atzīmē, ka novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, kas minētas 37. un 38. apsvērumā, nevar attiecināt tikai uz papildu izmaksām, kas izriet no iesniegtajiem veiktspējas pasākumiem.

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

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

(45) Pamatojoties uz 36.–44. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Nīderlandes maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

Drošības mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšana

(46) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu Komisija savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu papildināja ar minētajā plānā iekļauto drošības mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšanu.

(47) Pamatojoties uz 46. apsvērumā minēto pārskatīšanu, Komisija norāda, ka *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā ir iekļauti pasākumi drošības darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai nolūkā 2029. gadā sasniegt Savienības mēroga mērķus. Tomēr Komisija norāda, ka, neraugoties uz minētajiem pasākumiem, Luksemburgas un Nīderlandes iesniegtie starpposma mērķi 2025.–2028. gadam attiecībā uz *ANSP ANALUX* un *LVNL* ir nepamatoti zemi. Šādi zemi starpposma mērķi nav pamatoti, ņemot vērā minēto *ANSP* faktisko darbību *RP3* laikā un pasākumus, kas iesniegti minēto drošības mērķu sasniegšanai attiecībā uz *RP4*.

(48) Tāpēc Komisija uzskata, ka Luksemburgai un Nīderlandei būtu jāpievēršas 47. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, uzlabojot attiecīgi *ANSP ANALUX* un *LVNL* konkrētos drošības pārvaldības līmeņus 2025.–2028. gadam, cita starpā vajadzības gadījumā ieviešot papildu pasākumus.

Vides mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšana

(49) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu Komisija savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu papildināja ar minētajā plānā iekļauto vides mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšanu.

(50) Pamatojoties uz 49. apsvērumā minēto pārskatīšanu, Komisijai ir nopietnas šaubas par to, vai Beļģijas, Vācijas, Francijas, Luksemburgas un Nīderlandes iesniegtie pasākumi *FABEC* vides darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai ir pietiekami, lai šos mērķus varētu faktiski sasniegt. Ņemot vērā DII konstatējumus, Komisija īpaši norāda, ka Francijas iesniegtie pasākumi attiecībā uz *ANSP "DSNA"* nav pietiekami mērķtiecīgu lidojumu efektivitātes uzlabojumu nodrošināšanai *RP4* laikā.

(51) Tāpēc Komisija uzskata, ka *FABEC* būtu jāievieš papildu pasākumi vides darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai attiecībā uz *RP4*, piemēram, faktiski īstenojot brīvā maršruta gaisa telpu un īstenojot pārrobežu brīvā maršruta gaisa telpu ar citām kaimiņos esošām dalībvalstīm.

Veiktspējas mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšana

(52) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu Komisija savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu papildināja ar minētajā plānā iekļauto maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšanu.

(53) Pamatojoties uz 52. apsvērumā minēto pārskatīšanu, Komisijai ir nopietnas šaubas par to, vai Beļģijas, Vācijas, Francijas, Luksemburgas un Nīderlandes iesniegtie pasākumi *FABEC* maršruta veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai ir pietiekami, lai šos mērķus varētu faktiski sasniegt. Ņemot vērā DII konstatējumus, Komisija jo īpaši norāda, ka Vācijas iesniegtie pasākumi attiecībā uz *ANSP "DFS"* nav pietiekami paredzamā satiksmes pieprasījuma faktiskai apmierināšanai*RP4* laikā.

(54) Tāpēc Komisija uzskata, ka *FABEC* būtu jāievieš papildu pasākumi maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai attiecībā uz *RP4*, piemēram, saistībā ar papildu *ATCO* apmācību un pieņemšanu darbā, resursu efektīvāku izmantošanu un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju savstarpējās sadarbības pasākumiem.

Veiktspējas mērķu pārskatīšana attiecībā uz termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem

(55) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta b) apakšpunktu Komisija savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu papildināja ar veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu pārskatīšanu attiecībā uz termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas 1. panta 3. un 4. punktā minētajām lidostām. Tika konstatēts, ka šie mērķi rada bažas.

(56) Attiecībā uz Beļģiju Komisija norāda, ka ierosinātie termināļa veiktspējas mērķi attiecībā uz *RP4* būtiski pasliktina vidējo ielidošanas *ATFM* kavēšanos gadā salīdzinājumā ar *RP3*. Ierosinātie *RP4* mērķi ir noteikti 0,94 minūšu apmērā katrā lidojumā, izņemot 2027. gadu, kuram ierosināts mērķis 2,00 minūšu apmērā katrā lidojumā, savukārt faktiski reģistrētais sniegums 2024. gadā bija 0,28 minūtes katrā lidojumā. Turklāt tika konstatēts, ka šie termināļa veiktspējas mērķi rada ievērojami sliktāku vidējo ielidošanas *ATFM* kavēšanās līmeni katrā lidojumā Briseles lidostā nekā snieguma līmenis līdzīgās lidostās, ko apzinājusi DII.

(57) Attiecībā uz Nīderlandi Komisija norāda, ka vidējā ielidošanas *ATFM* kavēšanās, kas reģistrēta *RP3* pēdējos trīs gados, bija augsta, 2024. gadā sasniedzot 3,50 minūtes katrā lidojumā. Ierosinātie termināļa veiktspējas mērķi attiecībā uz *RP4*, lai gan ir uzlabojums salīdzinājumā ar *RP3*, rada ievērojami sliktāku vidējo ielidošanas *ATFM* kavēšanās līmeni katrā lidojumā Amsterdamas Shipholas lidostā nekā snieguma līmenis līdzīgās lidostās, ko apzinājusi DII.

(58) Tāpēc Komisija uzskata, ka Beļģijai un Nīderlandei būtu sīkāk jāpamato termināļa veiktspējas mērķi attiecībā uz *RP4*, ņemot vērā 56. un 57. apsvērumā izklāstītos apsvērumus, vai jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

Izmaksu efektivitātes mērķu pārskatīšana attiecībā uz termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem

(59) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. c) apakšpunktu Komisija savu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējumu papildināja ar izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu pārskatīšanu attiecībā uz termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas 1. panta 3. un 4. punktā minētajām lidostām. Tika konstatēts, ka šie mērķi rada bažas.

(60) Attiecībā uz Beļģijas termināļa tarifikācijas zonu Komisija norāda, ka ierosinātie izmaksu efektivitātes mērķi rada *DUC* tendenci – 0,8 % apmērā *RP4* laikā. Tomēr tika konstatēts, ka aplēses liecina, ka vidējās *DUC* attiecībā uz *RP4* par termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem Briseles lidostā ievērojami pārsniedz *DUC* vidējo rādītāju līdzīgās lidostās, ko apzinājusi DII.

(61) Attiecībā uz Vācijas termināļa tarifikācijas zonu Komisija norāda, ka ierosinātie izmaksu efektivitātes mērķi rada *DUC* tendenci – 0,8 % apmērā *RP4* laikā. Tomēr tika konstatēts, ka aplēses liecina, ka vidējās *DUC* attiecībā uz *RP4* par termināļa aeronavigācijas pakalpojumiem Minhenes, Hamburgas, Diseldorfas un Ķelnes-Bonnas lidostās ir ievērojami lielākas nekā attiecīgās līdzīgu lidostu grupas vidējās *DUC*.

(62) Attiecībā uz Nīderlandes termināļa tarifikācijas zonu Komisija norāda, ka ierosinātie izmaksu efektivitātes mērķi rada sliktāku *DUC* tendenci +0,4 % apmērā *RP4* laikā. Turklāt tika konstatēts, ka aplēses liecina, ka Amsterdamas Shipholas lidostas termināļa aeronavigācijas pakalpojumu vidējās *DUC* attiecībā uz *RP4* ir ievērojami lielākas nekā attiecīgās līdzīgu lidostu grupas vidējās *DUC*.

(63) Tāpēc Komisija uzskata, ka Beļģijai, Vācijai un Nīderlandei būtu sīkāk jāpamato savi termināļa izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4*, ņemot vērā 60., 61. un 62. apsvērumā izklāstītos apsvērumus, vai jāpārskata un jāsamazina šie mērķi.

Maršruta un termināļa veiktspējas stimulu shēmu pārskatīšana

(64) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta f) apakšpunktu Komisija ir pārskatījusi *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļautās stimulu shēmas, kuru mērķis ir atbalstīt veiktspējas mērķu sasniegšanu ("veiktspējas stimulu shēmas"). Tika konstatēts, ka Beļģijas, Francijas, Vācijas, Luksemburgas un Nīderlandes izveidotās veiktspējas stimulu shēmas attiecībā uz *RP4* maršruta un termināļa pakalpojumiem rada bažas.

(65) Komisija norāda, ka *FABEC* maršruta veiktspējas stimulu shēma un Beļģijas, Francijas, Vācijas un Nīderlandes termināļa veiktspējas stimulu shēmas, kas noteiktas *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus tikai 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām. Ņemot vērā DII sniegto ekspertu atzinumu, Komisija uzskata, ka minēto stimulu shēmu maksimālie finansiālie zaudējumi neatbilst Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktam, kurā noteikts, ka šādām stimulu shēmām ir jābūt tādām, kas "būtiski ietekmē riskam pakļautos ieņēmumus".

(66) Tāpēc Beļģijai, Vācijai, Francijai, Luksemburgai un Nīderlandei būtu jāpārskata savas veiktspējas stimulu shēmas, kas minētas 65. apsvērumā, lai no šīm stimulu shēmām izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti tādā līmenī, kas būtiski ietekmē riskam pakļautos ieņēmumus, kā paredzēts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā. Komisija uzskata, ka šīs pārskatīšanas rezultātā būtu jānosaka maksimālie finansiālie zaudējumi, kas ir vienādi ar vai lielāki par 1 % no aprēķinātajām gada izmaksām.

3. KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ DĀNIJU

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(67) Dānijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Dānijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Dānijas *DUC* tendence (– 1,6 %) *RP4* laikā pārsniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(69) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Dānijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+0,8 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(70) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Dānijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 73,02 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 19,9 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta f) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 60,91 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(71) Turklāt Komisija norāda, ka Dānija nav iesniegusi pamatojumu 69. un 70. apsvērumā minētajām novirzēm, pamatojoties uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas saistītas ar pasākumiem, kuri nepieciešami veiktspējas mērķu sasniegšanai, vai pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) un ii) punktā noteiktos novērtējuma kritērijus nevar uzskatīt par izpildītiem attiecībā uz Dāniju.

(72) Pamatojoties uz 67.–71. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Dānijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

4. **KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ IGAUNIJU**

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(73) Igaunijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Igaunijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Igaunijas *DUC* tendence (+0,4 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(75) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Igaunijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+4,3 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(76) Tomēr Komisija norāda, ka Krievijas agresijas kara pret Ukrainu rezultātā Igaunija ir zaudējusi ievērojamu daļu no pārlidojumiem, kurus tā vēsturiski apkalpoja. Šis satiksmes samazinājums turpina *RP4* laikā būtiski ietekmēt Igaunijas *ANSP* izmaksu efektivitātes rādītājus un sevišķi negatīvi skar Igaunijas *DUC* ilgtermiņa tendenci, kas aprēķināta *RP3* un *RP4* laikā kopā.

(77) Tāpēc, lai piemērotu 75. apsvērumā minēto novērtējuma kritēriju, ir nepieciešams un lietderīgi pārbaudīt, vai Igaunija atbilstu Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendencei, ja nebūtu 76. apsvērumā minēto apstākļu.

(78) Šajā nolūkā Komisija ir pārrēķinājusi Igaunijas *DUC* ilgtermiņa tendenci *RP3* un *RP4* laikā, ņemot vērā aplēsto satiksmes strukturālo zudumu Igaunijā sakarā ar karu Ukrainā, mērot maršruta pakalpojumu vienībās. Minētā pārrēķina rezultātā iegūst koriģētu Igaunijas *DUC* ilgtermiņa tendenci – 2,4 % apmērā, kas pārsniedz Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %). Tāpēc tiek secināts, ka Igaunija atbilst 75. apsvērumā minētajam novērtējuma kritērijam, ja ņem vērā būtiskā satiksmes samazinājuma ietekmi, ko izraisījis karš Ukrainā.

(79) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Igaunijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 54,69 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 5,2 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta d) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 52,00 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(80) Turklāt Komisija norāda, ka Igaunija nav iesniegusi pamatojumu 74. un 79. apsvērumā minētajām novirzēm, pamatojoties uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas saistītas ar pasākumiem, kuri nepieciešami veiktspējas mērķu sasniegšanai, vai pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) un ii) punktā noteiktos novērtējuma kritērijus nevar uzskatīt par izpildītiem attiecībā uz Igauniju.

(81) Pamatojoties uz 73.–80. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Igaunijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

5. **KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ GRIEĶIJU**

Veiktspējas mērķu novērtējums

(82) Grieķijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķi attiecībā uz *RP4*, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, un atbilstošās atsauces vērtības, kuras noteiktas 2024. gada 2. jūlija tīkla darbības plānā, ir šādas:

Grieķija	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kas izteikti maršruta *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Atsauces vērtības	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komisija norāda, ka Grieķijas ierosinātie veiktspējas mērķi 2027., 2028. un 2029. gadam ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsauces vērtībām. Tomēr ierosinātie veiktspējas mērķi 2025. un 2026. gadam ir ievērojami augstāki par atsauces vērtībām.

(84) Grieķijas ierosinātie pasākumi veiktspējas mērķu sasniegšanai ietver *ANSP* veiktu apmācību un pieņemšanu darbā, paredzot lielu skaitu jaunu *ATCO*, kas *RP4* laikā veidos kopējo pieaugumu par 35 % no *ACC* darbībās iesaistīto *ATCO* pilnslodzes ekvivalenta skaita. Turklāt *ANSP* plāno ieviest jaunu *ATM* sistēmu, modernizēt radaru tīklu, īstenot gaisa telpas reorganizācijas pasākumus un uzlabot gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldības procedūras.

(85) Pamatojoties uz DII veikto izvērtējumu, Komisija norāda, ka daži attiecīgie veiktspējas palielināšanas pasākumi, kas izklāstīti 2024. gada 2. jūlija tīkla darbības plānā, nav iekļauti Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektā. Tas var radīt veiktspējas atšķirības *RP4* laikā, arī 2025. un 2026. gadā, attiecībā uz kuriem ierosinātie veiktspējas mērķi ir augstāki par atbilstošajām atsauces vērtībām.

(86) Grieķija savā darbības uzlabošanas plāna projektā norāda, ka 2025. un 2026. kalendārā gada veiktspējas mērķus nebija iespējams noteikt saskaņā ar 2024. gada 2. jūlija tīkla darbības plānā iekļautajām atsauces vērtībām, jo 2024. gada oktobra *STATFOR* satiksmes prognozē bija iekļauta optimistiskāka gaisa satiksmes izaugsme. Grieķija paskaidro, ka *ANSP RP3* laikā saskārās ar kavējumiem *RP3* investīciju plāna īstenošanā un *ATCO* pieņemšanā darbā, kā rezultātā vietējā līmenī radās darbības ierobežojumi. Grieķija it sevišķi atsaucas uz tehniskajiem ierobežojumiem, kas saistīti ar mantotajām sistēmām, kuras pašlaik izmanto *ANSP* un kuras ir plānots aizstāt vai modernizēt tikai vēlāk *RP4* laikā.

(87) Tomēr, ņemot vērā Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteiktos novērtēšanas kritērijus, Komisija uzskata, ka informācija un pierādījumi, ko Grieķija sniegusi savā darbības uzlabošanas plāna projektā, to skaitā par attiecīgajiem vietējiem apstākļiem, nepamato ierosinātās ievērojamās 2025. un 2026. gadam noteikto veiktspējas mērķu novirzes no atbilstošajām atsauces vērtībām. Komisija uzskata, ka Grieķijai būtu iespējams ieviest papildu pasākumus, lai uzlabotu savus veiktspējas mērķus minētajiem gadiem nolūkā mazināt negatīvo ietekmi, ko rada *ATCO* novēlota pieņemšana darbā un plānoto investīciju neīstenošana *RP3* laikā.

(88) Pamatojoties uz 82.–87. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Grieķijas veiktspējas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(89) Grieķijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Grieķijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Grieķijas *DUC* tendence (+0,5 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(91) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Grieķijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (– 1,3 %) pārsniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(92) Komisija norāda, ka bāzes līnijas vērtība 2019. gadam, ko Grieķija norādījusi savā darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver izmaksu korekcijas par papildu izmaksām 19,5 miljonu EUR apmērā, kas izteiktas EUR2022. Saskaņā ar DII analīzi šīs korekcijas nebija daļa no 2019. gada bāzes līnijas vērtības, kas noteikta Grieķijas darbības uzlabošanas plānā attiecībā uz *RP3*, un Grieķija tās nav pienācīgi pamatojusi savā *RP4* darbības uzlabošanas plāna projektā.

(93) Tāpēc, lai piemērotu 91. apsvērumā minēto novērtējuma kritēriju, ir nepieciešams pārbaudīt, vai Grieķija atbilstu Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendencei, ja nebūtu korekciju attiecībā uz 2019. gada bāzes līnijas vērtību, kā minēts 92. apsvērumā.

(94) Šajā nolūkā Komisija ir pārrēķinājusi Grieķijas *DUC* ilgtermiņa tendenci *RP3* un *RP4* laikā, izmantojot Grieķijas *RP3* darbības uzlabošanas plānā iekļauto bāzes līnijas vērtību 2019. gadam, nevis koriģēto bāzes līnijas vērtību, kas iekļauta Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektā attiecībā uz *RP4*. Minētā pārrēķina rezultātā iegūst koriģētu Grieķijas *DUC* ilgtermiņa tendenci +0,1 % apmērā, kas nesasniedz Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %). Tāpēc tiek secināts, ka Grieķija neatbilst 91. apsvērumā minētajam novērtējuma kritērijam.

(95) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Grieķijas *DUC* 2024. gada bāzes līnijas vērtība 25,04 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 39,2 % zemāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta c) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 41,19 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(96) Turklāt Komisija norāda, ka Grieķija nav iesniegusi pamatojumu 90. un 91. apsvērumā minētajām novirzēm, pamatojoties uz pasākumiem veiktspējas mērķu sasniegšanai vai pārstrukturēšanas pasākumiem Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) un ii) punktā noteiktos novērtējuma kritērijus nevar uzskatīt par izpildītiem attiecībā uz Grieķiju.

(97) Pamatojoties uz 89.–96. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Grieķijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

Vides mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšana

(98) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktu Komisija savu novērtējumu par Grieķijas darbības uzlabošanas plāna projektu papildināja ar minētajā plānā iekļauto vides mērķu sasniegšanas pasākumu pārskatīšanu.

(99) Pamatojoties uz 98. apsvērumā minēto pārskatīšanu, Komisijai ir šaubas par to, vai Grieķijas iesniegtie pasākumi vides darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai ir pietiekami, lai šos mērķus varētu faktiski sasniegt. Ņemot vērā DII konstatējumus, Komisija jo īpaši norāda, ka Grieķija darbības uzlabošanas plāna projektā nav apņēmusies īstenot vairākus attiecīgos pasākumus, kas izklāstīti *ERNIP*.

(100) Tāpēc Komisija uzskata, ka Grieķijai būtu jāuzlabo pasākumi tās darbības uzlabošanas plāna projektā izklāstīto *RP4* vides mērķu sasniegšanai, cita starpā apņemoties veikt visus *ERNIP* noteiktos operatīvos pasākumus un paātrinot pārrobežu brīvā maršruta gaisa telpas īstenošanu.

6. **KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ ĪRIJU**

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(101) Īrijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Īrijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Īrijas *DUC* tendence (+2,0 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(103) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Īrijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+1,0 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(104) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Īrijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 27,29 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 4,0 % zemāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta b) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 28,43 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(105) Ir jāpārbauda, vai 102. un 103. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu. Attiecīgi Komisija ir novērtējusi, vai novērotās novirzes no Savienības mēroga *DUC* tendences un no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas minētas 102. un 103. apsvērumā, ir saistītas tikai ar papildu aprēķinātajām izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai ar pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē.

(106) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Īrija darbības uzlabošanas plāna projektā atsaucas uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas *RP4* laikā rodas *ANSP AirNav Ireland* saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi"). Piedāvātie veiktspējas pasākumi ietver šādus galvenos elementus:

a) papildu *ATCO* apmācību un nodarbināšanu darbībās, kuru mērķis ir apstrādāt paredzamo satiksmes pieaugumu *RP4* laikā;

b) papildu gaisa satiksmes drošuma elektronikas personāla nodarbināšanu, lai atbalstītu kapitālieguldījumu projektu īstenošanu, it sevišķi jaunas *ATM* sistēmas plānoto īstenošanu *RP4* laikā;

c) papildu atbalsta personāla nodarbināšanu, lai atbrīvotu *ATCO* no neoperatīviem uzdevumiem un palielinātu *ATCO* produktivitāti;

d) jaunas *ATM* sistēmas iegādi un ieviešanu, kas nodrošinās būtiskus funkcionālus un tehniskus uzlabojumus; jaunā *ATM* aizstās pašreizējo *AirNav Ireland ATM* sistēmu, kas tiek izmantota 17 gadus; saistībā ar jauno *ATM* sistēmu *AirNav Ireland* arī plāno ieviest jaunu *ATM* sistēmu ārkārtas situācijām un paplašināt savas *ACC* ēkas jaunās *ATM* sistēmas izmēģināšanas un testēšanas iekārtu vajadzībām;

e) izmantotās radara infrastruktūras modernizāciju, it sevišķi aizstājot tehniskos komponentus, kas sasnieguši ekspluatācijas laika beigas;

f) aprīkojuma un instrumentu iegādi, lai atbalstītu darbību noturību.

(107) Ņemot vērā DII veikto izvērtējumu, Īrijas paziņotās papildu izmaksas par 106. apsvērumā minētajiem veiktspējas pasākumiem naudas izteiksmē segtu novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, ko aprēķinājusi DII. Tomēr DII uzskata, ka Īrijai nav būtisku ar veiktspēju saistītu problēmu, kuru atrisināšanai būtu nepieciešamas ievērojamas papildu izmaksas *RP4* laikā.

(108) Turklāt Komisija norāda, ka dažus veiktspējas pasākumus, uz kuriem atsaucas Īrija, var uzskatīt par daļu no attiecīgā *ANSP* parastās darbības vai tie nevar tieši veicināt gaisa telpas veiktspējas palielināšanu. Tādēļ bez sīkākas informācijas un analīzes nav iespējams secināt, vai Īrijas iesniegtos veiktspējas pasākumus kopumā var uzskatīt par nepieciešamiem un samērīgiem nolūkā sasniegt vietējos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz *RP4*.

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

(110) Turklāt Komisija norāda, ka Īrija darbības uzlabošanas plāna projektā nav piedāvājusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas attaisnotu novirzi no Savienības mēroga *DUC* tendences vai no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju.

(111) Pamatojoties uz 101.–110. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Īrijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

7. **KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ LATVIJU**

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(112) Latvijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Latvijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Latvijas *DUC* tendence (+10,9 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(114) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Latvijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+9,3 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(115) Tomēr Komisija norāda, ka Krievijas agresijas kara pret Ukrainu rezultātā Latvija ir zaudējusi ievērojamu daļu no pārlidojumiem, kurus tā vēsturiski apkalpoja. Šis satiksmes samazinājums turpina *RP4* laikā būtiski ietekmēt Latvijas *ANSP* izmaksu efektivitātes rādītājus un sevišķi negatīvi skar Latvijas *DUC* ilgtermiņa tendenci, kas aprēķināta *RP3* un *RP4* laikā kopā.

(116) Tāpēc, lai piemērotu 114. apsvērumā minēto novērtējuma kritēriju, ir nepieciešams un lietderīgi pārbaudīt, vai Latvija atbilstu Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendencei, ja nebūtu 115. apsvērumā minēto apstākļu.

(117) Šajā nolūkā Komisija ir pārrēķinājusi Latvijas *DUC* ilgtermiņa tendenci *RP3* un *RP4* laikā, ņemot vērā aplēsto satiksmes strukturālo zudumu Latvijā sakarā ar karu Ukrainā, mērot maršruta pakalpojumu vienībās. Minētā pārrēķina rezultātā iegūst koriģētu Latvijas *DUC* ilgtermiņa tendenci +1,3 % apmērā, kas joprojām pārsniedz Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %). Tāpēc tiek secināts, ka Latvija neatbilst 114. apsvērumā minētajam novērtējuma kritērijam, pat ja ņem vērā būtiskā satiksmes samazinājuma ietekmi, ko izraisījis karš Ukrainā.

(118) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Latvijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 37,97 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 32,4 % zemāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta d) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 56,17 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(119) Turklāt Komisija norāda, ka Latvija nav iesniegusi pamatojumu 113.–117. apsvērumā minētajām novirzēm, pamatojoties uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas saistītas ar pasākumiem, kuri nepieciešami veiktspējas mērķu sasniegšanai, vai pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) un ii) punktā noteiktos novērtējuma kritērijus nevar uzskatīt par izpildītiem attiecībā uz Latviju.

(120) Pamatojoties uz 112.–119. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Latvijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

8. **KONSTATĒJUMI ATTIECĪBĀ UZ SLOVĀKIJU**

Izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums

(121) Slovākijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķi attiecībā uz *RP4* un saistītās bāzes līnijas vērtības ir šādas:

Slovākijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Slovākijas *DUC* tendence (– 0,6 %) *RP4* laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(123) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Slovākijas *DUC* ilgtermiņa tendence *RP3* un *RP4* laikā (+0,4 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(124) Attiecībā uz novērtējuma kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Slovākijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 60,11 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 70,0 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta c) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 35,35 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(125) Ir jāpārbauda, vai 122.–124. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu. Attiecīgi Komisija ir novērtējusi, vai novērotās novirzes no Savienības mēroga *DUC* tendences un no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas minētas 122. un 123. apsvērumā, ir saistītas tikai ar papildu aprēķinātajām izmaksām, kuras saistītas ar pasākumiem, kas vajadzīgi, lai sasniegtu darbības uzlabošanas mērķus galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai ar pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta nozīmē.

(126) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Slovākija darbības uzlabošanas plāna projektā atsaucas uz papildu aprēķinātajām izmaksām, kas *RP4* laikā rodas *ANSP LPS* saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi"). Piedāvātie veiktspējas pasākumi ietver šādus galvenos elementus:

a) papildu *ATCO* apmācību un nodarbināšanu darbībās, kuru mērķis ir apstrādāt paredzamo satiksmes pieaugumu *RP4* laikā; plānots, ka *RP4* laikā *ATCO* skaits darbībās Bratislavas *ACC* kopumā palielināsies par vairāk nekā 10 %;

b) jaunas *ATM* sistēmas ieviešanu, kas ir paredzēta, lai nākotnē varētu uzlabot gaisa telpas veiktspēju;

c) infrastruktūras un ēku modernizāciju nolūkā uzlabot darbības noturību.

(127) Ņemot vērā DII veikto izvērtējumu, Slovākijas paziņotās papildu izmaksas par 126. apsvērumā minētajiem veiktspējas pasākumiem naudas izteiksmē ir ievērojami zemākas nekā novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, ko aprēķinājusi DII. Turklāt Komisija norāda, ka dažus veiktspējas pasākumus, uz kuriem atsaucas Slovākija, var uzskatīt par daļu no attiecīgā *ANSP* parastās darbības vai tie nevar tieši veicināt gaisa telpas veiktspējas palielināšanu. Tādējādi bez sīkākas informācijas un analīzes nav iespējams secināt, vai Slovākijas iesniegtos veiktspējas pasākumus kopumā var uzskatīt par nepieciešamiem un samērīgiem nolūkā sasniegt vietējos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus attiecībā uz *RP4*. Tāpēc Komisija atzīmē, ka novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, kas minētas 122. un 123. apsvērumā, nevar attiecināt tikai uz papildu izmaksām, kas izriet no iesniegtajiem veiktspējas pasākumiem.

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

(129) Turklāt Komisija norāda, ka Slovākija darbības uzlabošanas plāna projektā nav piedāvājusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas attaisnotu novirzi no Savienības mēroga *DUC* tendences vai no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteikto kritēriju.

(130) Pamatojoties uz 121.–129. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Slovākijas maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi būtu jāuzskata par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

9. **SECINĀJUMI**

(131) Ņemot vērā iepriekš minēto, daži darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti Beļģijas, Vācijas, Francijas, Luksemburgas un Nīderlandes iesniegtajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā, un daži darbības uzlabošanas mērķi, kuri iekļauti Dānijas, Igaunijas, Īrijas, Grieķijas, Latvijas un Slovākijas iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos, nebūtu jāuzskata par atbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem attiecībā uz *RP4*.

(132) Saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 3. punkta otro daļu attiecīgajām dalībvalstīm trīs mēnešu laikā no šā lēmuma pieņemšanas dienas ir jāiesniedz Komisijai to pārskatītie darbības uzlabošanas plānu projekti, ņemot vērā Komisijas sniegtos ieteikumus,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Šā lēmuma pielikumā uzskaitītie darbības uzlabošanas mērķi, kas ir iekļauti Beļģijas, Vācijas, Francijas, Luksemburgas un Nīderlandes iesniegtajā funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā un Dānijas, Igaunijas, Īrijas, Grieķijas, Latvijas un Slovākijas iesniegtajos valsts darbības uzlabošanas plānu projektos, neatbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem ceturtajam pārskata periodam ("*RP4*"), kā noteikts Īstenošanas lēmumā (ES) 2024/1688.

2. pants

Grieķija pārskata savus maršruta veiktspējas mērķus 2025. un 2026. gadam, kas izteikti kā maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības kavēšanās vidējās minūtes katrā lidojumā, lai tie atbilstu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kā noteikts Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 4. pantā.

Ja 2024. gada 2. jūlija tīkla darbības plānā, kas izstrādāts saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/123 9. pantu, ir ieteikti konkrēti papildu pasākumi veiktspējas darbības uzlabošanai, minētos pasākumus ņem vērā, pārskatot pirmajā daļā minētos veiktspējas darbības uzlabošanas mērķus.

3. pants

Beļģija, Dānija, Vācija, Igaunija, Īrija, Grieķija, Latvija, Luksemburga, Nīderlande un Slovākija pārskata un samazina izmaksu efektivitātes mērķus, kas noteikti to maršruta tarifikācijas zonām un izteikti kā aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*).

Pārskatot savus izmaksu efektivitātes mērķus, minētās dalībvalstis:

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

b) attiecīgi samazina aprēķināto izmaksu apmēru, it sevišķi 2029. kalendārajā gadā;

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

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

Ja dalībvalsts pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kas jāiesniedz saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 3. punkta otro daļu, atsaucas uz novirzi saskaņā ar minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, tā nodrošina, ka šāda novirze ir pamatota ar pienācīgu informāciju un pamatojumu. It sevišķi attiecīgā dalībvalsts pierāda, ka visi pasākumi, uz kuriem atsaucas, lai pamatotu novirzi no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes mērķiem, attiecas tikai uz papildu darbības resursiem vai tehniskajām spējām, kas vajadzīgas veiktspējas mērķu sasniegšanai.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Beļģijas Karalistei, Dānijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Igaunijas Republikai, Īrijai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Latvijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Nīderlandes Karalistei un Slovākijas Republikai.

Briselē, 2025. gada 16. maijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS

PIELIKUMS

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

1. **MĒRĶI, KAS IETVERTI BEĻĢIJAS, VĀCIJAS, FRANCIJAS, LUKSEMBURGAS UN NĪDERLANDES IESNIEGTAJĀ *FABEC* DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Beļģijas un Luksemburgas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Vācijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **MĒRĶI, KAS IETVERTI DĀNIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Dānijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **MĒRĶI, KAS IETVERTI IGAUNIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Igaunijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **MĒRĶI, KAS IETVERTI GRIEĶIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VEIKTSPĒJA"

Grieķija	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kas izteikti maršruta *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Grieķijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **MĒRĶI, KAS IETVERTI ĪRIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Īrijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **MĒRĶI, KAS IETVERTI LATVIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Latvijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **MĒRĶI, KAS IETVERTI SLOVĀKIJAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS PLĀNA PROJEKTĀ**

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Slovākijas maršruta tarifikācijas zona	**2019 – bāzes līnijas vērtība**	**2024 – bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mērķi un bāzes līnijas vērtības galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", izteiktas kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**