# KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/766

**(2022. gada 13. aprīlis)**

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

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

**(Autentiski ir tikai teksti angļu un īru valodā)**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

ņemot vērā Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā ([2]), un jo īpaši tās 14. panta 2. punktu,

tā kā:

## VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

(1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu ir jāizveido darbības uzlabošanas sistēma aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām. Turklāt saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 10. pantu dalībvalstīm valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku (*FAB*) līmenī ir jāizstrādā saistoši darbības uzlabošanas mērķi katram aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmas pārskata periodam. Minētajiem darbības uzlabošanas mērķiem jāatbilst Savienības mēroga mērķiem, kurus Komisija noteikusi attiecīgajam pārskata periodam. Komisijai ir pienākums, izmantojot Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikumā noteiktos novērtēšanas kritērijus, novērtēt, vai ierosinātie darbības uzlabošanas mērķi, kas ietverti dalībvalstu izstrādātajos darbības uzlabošanas plānu projektos, atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

(2) Covid-19 pandēmijas uzliesmojums kopš 2020. kalendāra gada pirmā ceturkšņa ir būtiski ietekmējis gaisa transporta nozari un dalībvalstu un trešo valstu veikto pandēmijas ierobežošanas pasākumu rezultātā ievērojami samazinājis gaisa satiksmes apjomu salīdzinājumā ar pirmspandēmijas līmeni.

(3) Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam (“*RP3*”) sākotnēji tika noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903 ([3]). Šie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi un dalībvalstu pēcāk iesniegtie *RP3* darbības uzlabošanas plānu projekti tika izstrādāti pirms Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma, tāpēc tajos nebija iespējams ņemt vērā to, ka pandēmijas rezultātā apstākļi gaisa transporta nozarē ir būtiski mainījušies.

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.

([2]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/317 (2019. gada 11. februāris), ar ko nosaka darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu Eiropas vienotajā gaisa telpā un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 (OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp.).

([3]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2019/903 (2019. gada 29. maijs), ar ko nosaka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam trešajam pārskata periodam, kurš sākas 2020. gada 1. janvārī un beidzas 2024. gada 31. decembrī (OV L 144, 3.6.2019., 49. lpp.).

(4) Reaģējot uz Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/1627 ([4]) RP3 tika noteikti ārkārtas pasākumi, ar kuriem atkāpjas no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 noteikumiem. Komisija 2021. gada 2. jūnijā saskaņā ar Īstenošanas Regulas (ES) 2020/1627 2. panta 1. punktu pieņēma Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2021/891 ([5]), nosakot pārskatītus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus *RP3*.

(5) Komisija norāda, ka Eirokontroles Statistikas un prognožu dienesta (turpmāk "*STATFOR*") 2021. gada oktobra satiksmes bāzes prognozē ir paredzēts, ka gaisa satiksme Savienības mērogā sasniegs pirmspandēmijas līmeni 2023. gada laikā un 2024. gadā šo līmeni pārsniegs. Tomēr nenoteiktības līmenis attiecībā uz satiksmes attīstību joprojām ir īpaši augsts ar Covid-19 epidemioloģiskās situācijas attīstību saistīto risku dēļ. Komisija arī norāda, ka ir paredzams, ka satiksmes atjaunošanās dalībvalstīs būs nevienmērīga.

(6) Visas dalībvalstis ir izstrādājušas un pieņēmušas darbības uzlabošanas plānu projektus, kuros ietverti pārskatīti vietējie darbības uzlabošanas mērķi *RP3* un kuri līdz 2021. gada 1. oktobrim tika iesniegti Komisijas novērtējumam. Pēc šo darbības uzlabošanas plānu projektu pilnīguma verifikācijas Komisija pieprasīja dalībvalstīm līdz 2021. gada 17. novembrim iesniegt atjauninātus darbības uzlabošanas plānu projektus. Šajā lēmumā norādītais Komisijas novērtējums pamatojas uz Īrijas iesniegto atjaunināto darbības uzlabošanas plānu.

(7) Darbības izvērtēšanas iestāde, kas palīdz Komisijai darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. panta 2. punktu, ir Komisijai iesniegusi ziņojumu, kurā ir ietverti tās ieteikumi par *RP3* darbības uzlabošanas plānu projektu novērtējumu.

(8) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 14. panta 1. punktu ir novērtējusi Īrijas ierosinātos vietējā līmeņa darbības uzlabošanas atbilstību, pamatojoties uz minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem un ņemot vērā vietējos apstākļus. Attiecībā uz katru galveno darbības jomu un saistītajiem darbības uzlabošanas mērķiem Komisija novērtējumu ir papildinājusi, pārskatot darbības uzlabošanas plāna projektu attiecībā uz elementiem, kas noteikti minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 2. punktā.

## KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

### Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "drošība"

(9) Galvenajā darbības jomā "drošība" Komisija ir novērtējusi Īrijas iesniegto mērķu atbilstību attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju drošības pārvaldības efektivitāti, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.1. punktā noteikto kritēriju. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar drošības mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu attiecībā uz elementiem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

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

([4]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1627 (2020. gada 3. novembris) par ārkārtas pasākumiem Covid-19 pandēmijas dēļ Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads) (OV L 366, 4.11.2020., 7. lpp.).

([5]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2021/891 (2021. gada 2. jūnijs), ar ko nosaka pārskatītus Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus gaisa satiksmes pārvaldības tīklam trešajam pārskata periodam (2020.–2024. gads) un atceļ Īstenošanas lēmumu (ES) 2019/903 (OV L 195, 3.6.2021., 3. lpp.).

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

(11) Komisija ir konstatējusi, ka Īrijas ierosinātie drošības mērķu projekti aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (*IAA)* ir līdzvērtīgi Savienības mēroga drošības mērķiem, katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.

(12) Komisija norāda, ka Īrijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā ir minēti pasākumi, ko Īrijas Aviācijas iestāde (*IAA*) plānojusi darbības plānā vietējo drošības mērķu sasniegšanai. Pasākumi ietver Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2017/373 ([6]) noteikto prasību īstenošanu, kā arī ar drošību saistītas investīcijas. Valsts uzraudzības iestāde (*NSA*) norāda, ka tā turpinās katru gadu pārskatīt drošības pārvaldības efektivitātes anketas rezultātus un noteiks korektīvus pasākumus jebkurās neatbilstības jomās, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus.

(13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz *RP3* pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto mērķu projekti būtu jāvērtē kā atbilstīgi Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "drošība".

**Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "vide"**

(14) Saistībā ar galveno darbības jomu "vide" Īrijas iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.2. punktā noteikto kritēriju. Mērķi, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsauces vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā ("*ERNIP*"), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

(15) Attiecībā uz 2020. kalendāra gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis *RP3* galvenajā darbības jomā "vide", kas sākotnēji tika izklāstīts Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, netika pārskatīts ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2021/891, ņemot vērā, ka laikposms šā mērķa īstenošanai bija beidzies un ka tādējādi tā īstenošana bija kļuvusi galīga, neatstājot iespēju veikt atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā "vide". Tādējādi vietējo vides darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

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

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

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

(17) Komisija konstatē, ka Īrijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsauces vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.

(18) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija norāda, ka Īrija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, kas ietver Šenonas lidojuma informācijas reģiona (*FIR*) reorganizāciju, kā arī veiktspējas navigācijas (*PBN*) pārejas plāna īstenošanu.

(19) Turklāt Komisija konstatē, ka Īrija jau ir ieviesusi brīvā maršruta gaisa telpu (*FRA*) gan augšējā, gan apakšējā gaisa telpā.

(20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "vide".

**Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "veiktspēja"**

(21) Saistībā ar galveno darbības jomu "veiktspēja" Īrijas iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz vidējo maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības ("*ATFM*") kavēšanos katrā lidojumā tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteikto kritēriju. Mērķi, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsauces vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi trešajam pārskata periodam, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

(22) Attiecībā uz 2020. kalendāra gadu Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis *RP3* galvenajā darbības jomā "veiktspēja", kas sākotnēji tika izklāstīts Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/903, netika pārskatīts ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2021/891, ņemot vērā, ka laikposms šā mērķa īstenošanai bija beidzies un ka tādējādi tā īstenošana bija kļuvusi galīga, neatstājot iespēju veikt atpakaļejošas korekcijas. Attiecīgi dalībvalstīm līdz 2021. gada 1. oktobrim iesniegtajos darbības uzlabošanas plānu projektos nebija jāpārskata savi vietējie darbības uzlabošanas mērķi 2020. kalendāra gadam galvenajā darbības jomā "veiktspēja". Tādējādi vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu atbilstība attiecīgajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem būtu jānovērtē attiecībā uz 2021., 2022., 2023. un 2024. kalendāra gadu.

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

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

(24) Komisija konstatē, ka Īrijas ierosinātie veiktspējas mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts atsauces vērtībām katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.

(25) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā noteikto Komisija atzīmē, ka Īrija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Minētie pasākumi ietver elastīgu gaisa telpas sektorizāciju, gaisa satiksmes vadības dispečeru (*ATCO*) daudzpakāpju kvalifikāciju piešķiršanu, ārkārtas situāciju maršruta darbību centru Šenonas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centram (*ACC*) un projektus, kas vērsti uz nozares veiktspējas palielināšanu.

(26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "veiktspēja".

**Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem**

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

(28) Komisija ir konstatējusi, ka ierosinātie *RP3* mērķi attiecībā uz vidējo ielidošanas *ATFM* kavēšanos, kas svārstās no 0,25 līdz 0,20 minūtēm katrā lidojumā no 2021. līdz 2024. kalendāra gadam, ir ievērojami augstāki nekā sasniegtie *ATFM* kavēšanās rādītāji visos otrā pārskata perioda ("*RP2*") kalendāra gados, izņemot vienu gadu, ar vidējo šajā periodā novēroto ielidošanas *ATFM* kavēšanos aptuveni 0,15 minūtes katrā lidojumā.

(29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Īrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla veiktspējas mērķi, ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, vai būtu jāpārskata veiktspējas mērķu projekti termināla aeronavigācijas pakalpojumiem, mērķus koriģējot uz leju.

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

(30) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Īrijas iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātajām vienības izmaksām ("*DUC*") tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem. Minētie kritēriji ir *DUC* tendence *RP3* laikā, *DUC* ilgtermiņa tendence *RP2* un *RP3* (2015.–2024. gads) un tarifikācijas zonas līmenī *DUC* bāzes līnijas vērtība salīdzinājumā ar vidējo vērtību tarifikācijas zonās, kurās aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir līdzīga darbības un ekonomiskā vide.

(31) Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus. Tas tika papildināts ar pārskatu par minētajiem mērķiem pamatā esošajiem galvenajiem faktoriem un parametriem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta d) apakšpunktā.

(32) Īrijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par *RP3* ir šādi:

| **Īrijas maršruta tarifikācijas zona** | **2014. gads – bāzes līnijas vērtība** | **2019. gads – bāzes līnijas vērtība** | **2020–2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti,** kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās) | **26,36 EUR** | **25,03 EUR** | **47,25 EUR** | **29,84 EUR** | **25,01 EUR** | **24,66 EUR** |

(33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Īrijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir –0,4 % gadā *RP3* laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.

(34) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī aprēķināto Īrijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence *RP2* un *RP3* laikā, kas ir –0,7 % gadā, nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci, kas ir –1,3 % tajā pašā periodā.

(35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Īrijas bāzes līnijas vērtība *DUC* 25,03 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("*EUR2017*"), ir par 52,9 % mazāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 53,20 EUR, izteikta *EUR2017*. Komisija atzīmē, ka Īrijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam arī turpmāk būs par 51,1 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.

(36) Kā norādīts 33. apsvērumā, ir skaidrs, ka Īrijas *DUC* tendence *RP3* lielā mērā pārsniedz attiecīgo Savienības mēroga tendenci. Turklāt Īrijas *DUC* 2024. gadā ir nedaudz mazākas par 2014. un 2019. gada bāzes līnijas vērtībām, kas liecina, ka efektīvi izmaksu efektivitātes ieguvumi tiek sasniegti gan vidējā termiņā, gan ilgtermiņā. Visbeidzot, kā norādīts 35. apsvērumā, Īrija uzrāda spēcīgus izmaksu efektivitātes rādītājus *DUC* ziņā, jo Īrijas bāzes līnijas vērtība 2019. gadam un *DUC* 2024. gadam ir ievērojami mazākas (par vairāk nekā 50 %) nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējās vērtības. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, Komisija uzskata, ka novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences, kas norādīta 34. apsvērumā, neliedz noteikt, ka Īrija nodrošina atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem jomā "izmaksu efektivitāte".

(37) Pamatojoties uz 33.–36. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

**Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem**

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

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

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

(40) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, gan termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Īrijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,50 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,0 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

(41) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām, Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegto ekspertu padomu, ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,50 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.

(42) Tāpēc Īrijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu jāpārskata savi stimulu shēmu projekti maršruta un termināla veiktspējas mērķu sasniegšanai, lai no minētajām stimulu shēmām izrietošie maksimālie finansiālie zaudējumi tiktu noteikti apmērā, kam ir būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā skaidri noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā, kam, pēc Komisijas domām, vajadzētu novest pie maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kuri ir vismaz 1 % no aprēķinātajām izmaksām.

**SECINĀJUMI**

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

(44) Komisija atzīmē, ka dažas dalībvalstis ir norādījušas nodomu iekļaut savā *RP3* izmaksu bāzē izmaksu pozīcijas, kas ir saistītas ar lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas sistēmām. Pamatojoties uz darbības uzlabošanas plānu projektos iekļautajiem elementiem, nav bijis iespējams precīzi noteikt, kādā mērā dalībvalstis savā *RP3* izmaksu bāzē ir iekļāvušas šādas aprēķinātās izmaksas un, ja šādas izmaksas ir iekļautas, kādā mērā tās ir radušās saistībā ar aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu, un tāpēc tās varētu uzskatīt par atbilstošām saskaņā ar darbības uzlabošanas un tarifikācijas sistēmu. Komisijas dienesti ir nosūtījuši *ad hoc* informācijas pieprasījumu visām dalībvalstīm, lai savāktu būtisku informāciju, kā arī sīkāk izpētīs ziņotās lidostu bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksas vienības likmes atbilstības verifikācijas kontekstā. Šis lēmums neskar Komisijas konstatējumus un secinājumus saistībā ar bezpilota lidaparātu atklāšanas izmaksu tematu.

(45) Reaģējot uz Krievijas militāro agresiju pret Ukrainu, kura sākās 2022. gada 24. februārī, Savienība ir pieņēmusi ierobežojošus pasākumus, aizliedzot Krievijas gaisa pārvadātājiem, visiem Krievijā reģistrētajiem gaisa kuģiem un visiem ārpus Krievijas reģistrētajiem gaisa kuģiem, kuri pieder Krievijas fiziskajām vai juridiskajām personām, uzņēmumiem vai iestādēm vai kurus Krievijas fiziskās vai juridiskās personas, uzņēmumi vai iestādes ir nomājušas vai citādi kontrolē, nolaisties vai pacelties Savienības teritorijā vai tai pārlidot. Šo pasākumu rezultātā gaisa satiksme gaisa telpā virs Savienības teritorijas ir samazinājusies. Tomēr ietekmei Savienības mērogā nevajadzētu būt salīdzināmai ar gaisa satiksmes samazināšanos, ko izraisīja Covid-19 pandēmijas uzliesmojums 2020. gada martā. Tāpēc ir lietderīgi saglabāt esošos pasākumus un procesus darbības uzlabošanas un tarifikācijas sistēmas īstenošanai *RP3* laikā.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants*

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

*2. pants*

Šis lēmums ir adresēts Īrijai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

*Komisijas vārdā –*
*Komisijas locekle*
Adina VĂLEAN

*PIELIKUMS*

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

## GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "DROŠĪBA"

### Drošības pārvaldības efektivitāte

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

## GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VIDE"

### Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte

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

## GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VEIKTSPĒJA"

### Maršruta *ATFM* kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā

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

## GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

### Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

| **Īrijas maršruta tarifikācijas zona** | **2014. gads – bāzes līnijas vērtība** | **2019. gads – bāzes līnijas vērtība** | **2020–2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti**, kas izteikti kā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2017. gada cenās) | **26,36 EUR** | **25,03 EUR** | **47,25 EUR** | **29,84 EUR** | **25,01 EUR** | **24,66 EUR** |