KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/771

(2022. gada 13. aprīlis)

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

(izziņots ar dokumenta numuru C(2022) 2292)

(Autentisks ir tikai teksts igauņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

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

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

KOMISIJAS NOVĒRTĒJUMS

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā “drošība”

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

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

([4]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1627 (2020. gada 3. novembris) par ārkārtas pasākumiem Covid-19 pandēmijas dēļ Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un 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.).

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

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

(11) Komisija konstatēja, ka darbības uzlabošanas mērķu projekti, ko Igaunija ierosinājusi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējam (*EANS*), ir vienādi ar Savienības mēroga mērķiem katram kalendāra gadam laikposmā no 2021. līdz 2024. gadam.

(12) Komisija norāda, ka Igaunijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā noteikti pasākumi, kas ir jāveic *EANS*, lai sasniegtu vietējos drošības mērķus, tajā skaitā valsts lidojumu drošuma programmā paredzētie pasākumi, dalība Eirokontroles/*CANSO* drošības pakāpes izcilības standarta pētījumā un turpmāki pasākumi *EANS* drošības stratēģijas īstenošanā.

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

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "vide"

(14) Saistībā ar galveno darbības jomu "vide" Igaunijas iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz faktiskās trajektorijas vidējo horizontālā maršruta lidojuma efektivitāti tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.2. punktā noteikto kritēriju. Mērķi, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām horizontālā maršruta lidojuma efektivitātes atsauces vērtībām, kuras noteiktas Eiropas maršrutu tīkla uzlabošanas plānā ("*ERNIP*"), kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi *RP3*, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to vides mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

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

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

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

(17) Komisija konstatē, ka Igaunijas ierosinātie vides mērķu projekti ir vienādi ar attiecīgajām valsts 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 Igaunija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā veiktspējas navigācijas (*PBN*) pārejas plānu, kā arī turpmāku pārrobežu sadarbību ar Somiju *FINEST* projekta īstenošanā.

(19) Turklāt Komisija konstatē, ka Igaunija jau ir īstenojusi brīvā maršruta gaisa telpu (*FRA*) no 95. līdz 660. lidojuma līmenim (*FL*).

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

Darbības uzlabošanas mērķu projektu novērtējums galvenajā darbības jomā "veiktspēja"

(21) Saistībā ar galveno darbības jomu "veiktspēja" Igaunijas iesniegto mērķu atbilstība attiecībā uz vidējo maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības ("*ATFM*") kavēšanos katrā lidojumā tika novērtēta, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.3. punktā noteikto kritēriju. Mērķi, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, attiecīgi tika salīdzināti ar konkrētajām atsauces vērtībām, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, kas bija pieejams laikā, kad tika pieņemti pārskatītie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi *RP3*, proti, 2021. gada 2. jūnijā. Minētais novērtējums tika veikts, ņemot vērā vietējos apstākļus, un tika papildināts ar to veiktspējas mērķu sasniegšanai plānoto pasākumu pārskatu, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 2.1. punkta a) apakšpunktā.

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

(23) Igaunijas 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**
Igaunijas maršruta veiktspējas mērķu projekti, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Atsauces vērtības Igaunijai	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Komisija konstatē, ka Igaunijas 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 norāda, ka Igaunija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi pasākumus maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai, jo īpaši turpmāku pārrobežu sadarbību ar Somiju *FINEST* projekta īstenošanā, kas nodrošina dinamisku pārrobežu sektorizāciju.

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

Pārskats par veiktspējas mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

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

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

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

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

(30) Igaunijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par *RP3* ir šādi:

Igaunijas maršruta 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)	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 EUR**

(31) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī Igaunijas maršruta *DUC* tendence, kas ir –1,7 % *RP3* laikā, pārsniedz Savienības mēroga tendenci, kas ir +1,0 % tajā pašā periodā.

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

(33) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Igaunijas *DUC* bāzes līnijas vērtība 32,13 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("*EUR2017*"), ir par 19,8 % augstāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 26,81 EUR, izteikta *EUR2017*. Tomēr pārskata periodā Igaunijas *DUC* pārspēj salīdzinājuma grupu, 2024. gadā sasniedzot līmeni, kas ir par 3,0 % zemāks nekā salīdzinājuma grupas vidējais rādītājs.

(34) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 32. un 33. apsvērumā minētās novirzes var uzskatīt par nepieciešamām un samērīgām saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunktu, ar nosacījumu, ka novērotā novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences ir radusies vienīgi to papildus aprēķināto izmaksu dēļ, kuras ir saistītas ar pasākumiem, kas nepieciešami darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai galvenajā darbības jomā "veiktspēja", vai pārstrukturēšanas pasākumiem Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta izpratnē.

(35) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā, Komisija nekonstatēja Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā informāciju, kas liecinātu, ka 32. apsvērumā minētā novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences būtu radusies vienīgi to papildus aprēķināto izmaksu dēļ, kuras ir saistītas ar pasākumiem, kas nepieciešami vietējo veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai. Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Igauniju.

(36) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, Igaunija savā darbības uzlabošanas plāna projektā kā pārstrukturēšanas izmaksas ir norādījusi izmaksas, kas ir saistītas ar *FINEST* projektu, kurš tiek īstenots divpusējā sadarbībā starp Igaunijas un Somijas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem nolūkā nodrošināt dinamiskus pārrobežu gaisa satiksmes pakalpojumus. Komisija norāda, ka *FINEST* projekta mērķis ir izveidot Igaunijas un Somijas gaisa telpā brīvā maršruta gaisa telpu bez robežām, lai nodrošinātu gaisa telpas dinamisku pārrobežu sektorizāciju un resursu kopīgas lietošanas un plānošanas sniegto sinerģiju. *FINEST* projekta gaitā jau ir veikti daudzi sagatavošanās darbi nolūkā sākt pārrobežu pakalpojumu sniegšanu līdz 2022. gada beigām.

(37) Igaunija informē, ka *FINEST* projekta gaitā rodas izmaksas, kas ir saistītas ar personālu, apmācību, braucieniem projekta īstenošanas vajadzībām, kā arī ar jaunu programmatūru un sistēmām. Igaunija uzsver, ka ieguldījumi gaisa pārvaldības sistēmas aparatūrā un programmā *RP3* laikā ir priekšnosacījums sadarbībai *FINEST* projektā, jo projekts paredz vienotas gaisa pārvaldības sistēmas ieviešanu Igaunijā un Somijā.

(38) Komisija atzīst, ka *FINEST* projekta prognozētie rezultāti ir būtiski ieguvumi attiecībā uz pakalpojumu elastību, efektivitāti un kvalitāti, vienlaikus mazinot kavēšanos gaisa satiksmes plūsmas pārvaldībā. Paredzamos finansiālos ieguvumus Igaunija ir aprēķinājusi skaitliskā izteiksmē, veicot izmaksu un ieguvumu analīzi, kas ir pamatā Igaunijas aplēsēm par finansiālu ieguvumu, ko gaisa telpas lietotāji gūs pēc satiksmes atjaunošanās pirmspandēmijas līmenī.

(39) Igaunijas sniegto informāciju par pasākumiem saistībā ar *FINEST* projektu sīkāk analizēja darbības izvērtēšanas iestāde, un, pamatojoties uz šo analīzi, Komisija uzskata, ka ar to saistītās izmaksas var atzīt par pārstrukturēšanas izmaksām Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 2. panta 18. punkta izpratnē, jo ar šo projektu ieviešuzņēmējdarbības modeli un procedūras aeronavigācijas pakalpojumu integrētai sniegšanai pāri robežām. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto novērtējumu, Komisija secināja, ka 32. apsvērumā minēto novirzi no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences var izskaidrot ar Igaunijas paziņotajām pārstrukturēšanas izmaksām, kas ir saistītas ar *FINEST* projektu.

(40) Tāpēc, ņemot vērā 36.–39. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Igauniju.

(41) Pamatojoties uz 28.–40. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, būtu jāvērtē kā atbilstoši Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte".

Pārskats par izmaksu efektivitātes mērķu projektiem attiecībā uz termināla aeronavigācijas pakalpojumiem

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

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

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

(44) Komisija norāda, ka gan maršruta veiktspējas stimulu shēma, gan termināla veiktspējas stimulu shēma, kas ierosinātas Igaunijas darbības uzlabošanas plāna projektā, ietver maksimālos finansiālos zaudējumus 0,5 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām un maksimālo finansiālo ieguvumu 0,0 % apmērā no aprēķinātajām izmaksām.

(45) Attiecībā uz minētajām stimulu shēmām Komisijai, pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes sniegtajiem ekspertu atzinumiem, ir lielas šaubas par to, vai ierosinātajiem maksimālajiem finansiālajiem zaudējumiem, kas ir 0,5 % no aprēķinātajām izmaksām, būtu jebkāda būtiska ietekme uz riskam pakļautajiem ieņēmumiem, kā noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 11. panta 3. punkta a) apakšpunktā.

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

SECINĀJUMI

(47) Pamatojoties uz 10.–46. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Igaunijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plānu projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

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

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

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

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

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Igaunijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

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

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "DROŠĪBA"

Drošības pārvaldības efektivitāte

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

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VIDE"

Faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte

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

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VEIKTSPĒJA"

Maršruta *ATFM* kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā

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

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Igaunijas maršruta 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)	**25,16 EUR**	**32,13 EUR**	**60,19 EUR**	**34,80 EUR**	**30,57 EUR**	**29,97 EUR**