KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2017/259

(2017. gada 13. februāris),

kurā iztirzāta dažu pārskatīto darbības uzlabošanas mērķu un atbilstīgo pasākumu, kas iekļauti valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānos, kuri iesniegti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem otrajam pārskata periodam un noteikti pienākumi veikt koriģējošus pasākumus

(izziņots ar dokumenta numuru C(2017) 729)

(Autentisks ir tikai teksts angļu, franču, grieķu, itāļu, maltiešu, nīderlandiešu un vācu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

ņemot vērā Komisijas 2013. gada 3. maija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2013, ar ko nosaka aeronavigācijas pakalpojumu un tīkla funkciju darbības uzlabošanas sistēmu ([2]), un jo īpaši tās 15. panta 3. punktu,

tā kā:

(1) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 dalībvalstīm ir jāpieņem valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku ("*FAB*") plāni, kas ietver saistošus valsts mērķus vai *FAB* līmeņa mērķus, nodrošinot atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Minētā regula paredz arī to, ka Komisijai ir jānovērtē minēto mērķu atbilstība, pamatojoties uz vērtēšanas kritērijiem, kas minēti regulas 11. panta 6. punkta d) apakšpunktā. Sīkāk izstrādāti attiecīgie noteikumi ir izklāstīti Īstenošanas regulā (ES) Nr. 390/2013.

(2) Ar Komisijas Īstenošanas lēmumu 2014/132/ES ([3]) tika pieņemti galveno darbības jomu "drošība", "vide", "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte" Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi otrajam pārskata periodam (2015–2019).

(3) Komisija 2015. gada 2. martā pieņēma Īstenošanas lēmumu (ES) 2015/347 ([4]), kurā iztirzāta dažu mērķu, kas iekļauti sākotnējos darbības uzlabošanas plānos, neatbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kā arī izklāstīti ieteikumi minēto mērķu pārskatīšanai. Šis lēmums bija adresēts Beļģijai, Bulgārijai, Čehijai, Vācijai, Grieķijai, Spānijai, Francijai, Horvātijai, Itālijai, Kiprai, Luksemburgai, Ungārijai, Maltai, Nīderlandei, Austrijai, Portugālei, Rumānijai, Slovēnijai un Slovākijai, un tajā bija prasīts pārskatīt mērķus galvenajās darbības jomās "veiktspēja" un/vai "izmaksu efektivitāte".

(4) Beļģija, Bulgārija, Čehija, Vācija, Grieķija, Spānija, Francija, Horvātija, Itālija, Kipra, Luksemburga, Ungārija, Malta, Nīderlande, Austrija, Portugāle, Rumānija, Slovēnija un Slovākija līdz 2015. gada 2. jūlijam iesniedza pārskatītos valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānus, tostarp pārskatītos darbības uzlabošanas mērķus. Spānija un Portugāle 2016. gada 4. februārī iesniedza funkcionālā gaisa telpas bloka plāna grozījumu ar vēlreiz pārskatītiem darbības uzlabošanas mērķiem.

([1]) OV L 96, 31.3.2004., 1. lpp.
([2]) OV L 128, 9.5.2013., 1. lpp.
([3]) Komisijas 2014. gada 11. marta Īstenošanas lēmums 2014/132/ES noteikt gaisa satiksmes pārvaldības tīkla Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus un brīdinājuma robežvērtības otrajam pārskata periodam no 2015. līdz 2019. gadam (OV L 71, 12.3.2014., 20. lpp.).
([4]) Komisijas 2015. gada 2. marta Īstenošanas lēmums (ES) 2015/347, kurā iztirzāta dažu mērķu, kas iekļauti valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānos, kuri iesniegti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstība Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem otrajam pārskata periodam un izklāstīti ieteikumi minēto mērķu pārskatīšanai (OV L 60, 4.3.2015., 48. lpp.).

(5) Darbības izvērtēšanas iestāde, kam saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 3. pantu uzdots sniegt palīdzību Komisijai darbības uzlabošanas sistēmas īstenošanā, 2015. gada 15. oktobrī iesniedza Komisijai novērtējuma ziņojumu.

(6) Pārskatīto darbības uzlabošanas mērķu novērtējums par to atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem ir veikts, izmantojot tos pašus vērtēšanas kritērijus un metodes, kas tika izmantotas, izvērtējot sākotnēji iesniegtos darbības uzlabošanas mērķus, un ņemot vērā atbilstīgos pasākumus, ko attiecīgās dalībvalstis veikušas, lai nodrošinātu darbības uzlabošanas mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, ja tādi pasākumi ir veikti.

(7) Pievēršoties galvenajai darbības jomai "veiktspēja", attiecīgo dalībvalstu iesniegto pārskatīto maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (*ATFM*) kavēšanās mērķu atbilstība tika novērtēta saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 IV pielikuma 4. punktā minēto principu, izmantojot attiecīgās veiktspējai noteiktās *FAB* atsauces vērtības, ko aprēķinājis tīkla vadītājs un kas ir noteiktas tīkla darbības plāna (2014–2018/2019) visjaunākajā redakcijā ("tīkla darbības plāns"), un kas, tās piemērojot, Savienības līmenī nodrošina, ka tiek sasniegts Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis. Minētajā novērtējumā tika konstatēts, ka Beļģijas, Luksemburgas, Francijas, Vācijas un Nīderlandes iesniegtie mērķi attiecībā uz *FABEC* un Grieķijas, Itālijas, Kipras un Maltas iesniegtie mērķi attiecībā uz *Blue Med FAB* nav pārskatīti un neatbilst attiecīgajām atsauces vērtībām, un tādēļ neatbilst arī attiecīgajam Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķim. Turklāt atbilstīgie pasākumi, ko veikušas šajā apsvērumā norādītās dalībvalstis, nav pietiekami, jo tie neparedz konkrētus grafikus ar īpašiem starpposma mērķiem un tādēļ nav piemērojami, lai pārskatītu sasniedzamos mērķus.

(8) Pievēršoties galvenajai darbības jomai "izmaksu efektivitāte", attiecīgo dalībvalstu iesniegtie mērķi, kas izteikti maršruta aprēķinātajās vienības izmaksās, tika novērtēti saskaņā ar principiem, kas minēti Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 IV pielikuma 5. punktā saistībā ar 1. punktu, ņemot vērā maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci otrajā pārskata periodā un kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā (2012–2019), pakalpojuma vienību skaitu (satiksmes prognozes) un maršruta aprēķināto vienības izmaksu līmeni, salīdzinot ar dalībvalstīm, kurās ir līdzīgi darbības un ekonomiskie apstākļi. Minētajā novērtējumā tika konstatēts, ka Francijas, Nīderlandes un Vācijas iesniegtie pārskatītie mērķi attiecībā uz *FABEC* turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ vēl aizvien neatbilst attiecīgajam Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķim. Turklāt atbilstīgie pasākumi, ko veikušas šajā apsvērumā norādītās dalībvalstis, nav pietiekami, jo tie neparedz konkrētus grafikus ar īpašiem starpposma mērķiem un tādēļ nav piemērojami, lai pārskatītu sasniedzamos mērķus.

(9) Francijas pārskatītie mērķi ir balstīti uz maršruta aprēķināto vienības izmaksu plānoto samazinājumu otrajā pārskata periodā par vidēji 1,1 % gadā. Tas ir ievērojami mazāk par vidējo Savienības mēroga maršruta aprēķināto vienības izmaksu samazinājuma mērķi otrajā pārskata periodā (– 3,3 % gadā). Arī kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā plānotās maršruta aprēķinātās vienības izmaksas nesamazinās atbilstoši Savienības mēroga tendencei (– 0,4 % salīdzinājumā ar – 1,7 %). Lai gan 2019. gada pārskatītais mērķis ir balstīts uz plānotajām maršruta aprēķinātajām vienības izmaksām, kas ir vienādas ar vidējām maršruta aprēķinātajām vienības izmaksām dalībvalstīs, kurās darbības un ekonomiskie apstākļi ir līdzīgi Francijas apstākļiem, tās ir aptuveni par 22 % augstākas nekā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis 2019. gadā. Turklāt plānotās maršruta aprēķinātās vienības izmaksas 2015. gadā par 7,9 % pārsniedz faktiskās izmaksas 2014. gadā. Pie tam Francija, pārskatot mērķus, nesamazināja maršruta aprēķinātās izmaksas, bet tikai palielināja ar pakalpojumu vienību skaitu izteikto prognozēto satiksmi.

(10) Vācijas pārskatītie mērķi ir balstīti uz maršruta aprēķināto vienības izmaksu plānoto samazinājumu otrajā pārskata periodā par vidēji 3,5 % gadā. Tas nedaudz pārsniedz vidējo Savienības mēroga maršruta aprēķināto vienības izmaksu samazinājuma mērķi otrajā pārskata periodā (– 3,3 % gadā). Tomēr kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā maršruta aprēķinātās vienības izmaksas nesamazinās atbilstoši Savienības mēroga tendencei (– 0,8 % salīdzinājumā ar – 1,7 %). 2019. gada mērķis ir balstīts uz plānotajām maršruta aprēķinātajām vienības izmaksām 2019. gadā, kas ir krietni virs (+ 12,6 %) vidējām maršruta aprēķinātajām vienības izmaksām dalībvalstīs, kurās darbības un ekonomiskie apstākļi ir līdzīgi Vācijas apstākļiem, un ir aptuveni par 34 % augstākas nekā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis 2019. gadā. Turklāt plānotās maršruta aprēķinātās vienības izmaksas 2015. gadā par 3,9 % pārsniedz faktiskās izmaksas 2014. gadā.

(11) Nīderlandes pārskatītie mērķi ir balstīti uz maršruta aprēķināto vienības izmaksu plānotu samazinājumu otrajā pārskata periodā tikai par vidēji 0,4 % gadā. Tas ir ievērojami mazāk par vidējo Savienības mēroga maršruta aprēķināto vienības izmaksu samazinājuma mērķi otrajā pārskata periodā (– 3,3 % gadā). Arī kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā plānotās maršruta aprēķinātās vienības izmaksas nesamazinās atbilstoši Savienības mēroga

tendencei (– 0,2 % salīdzinājumā ar – 1,7 %). 2019. gada pārskatītais mērķis ir balstīts uz plānotajām maršruta aprēķinātajām vienības izmaksām, kas nedaudz pārsniedz (+ 1,3 %) vidējās maršruta aprēķinātās vienības izmaksas dalībvalstīs, kurās darbības un ekonomiskie apstākļi ir līdzīgi Nīderlandes apstākļiem, un ir aptuveni par 19 % augstākas nekā Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķis 2019. gadā. Turklāt plānotās maršruta aprēķinātās vienības izmaksas 2015. gadā par 3,4 % pārsniedz faktiskās izmaksas 2014. gadā. Pie tam Nīderlande, pārskatot mērķus, nesamazināja maršruta aprēķinātās izmaksas un nepārskatīja ar pakalpojumu vienību skaitu izteikto prognozēto satiksmi.

(12) Tādēļ ir lietderīgi Komisijai pieņemt lēmumu par nepieciešamību attiecīgajām dalībvalstīm pieņemt koriģējošus pasākumus, lai nodrošinātu, ka to valsts uzraudzības iestādes ierosina pārskatītus darbības uzlabošanas mērķus, ar kuriem novērš šajā lēmumā norādītās neatbilstības. Šādu koriģējošu pasākumu priekšlikumi saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 15. panta 4. punktu būtu jāizklāsta, ņemot vērā konstatēto nepilnību cēloņus un attiecīgos Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 un Īstenošanas regulu (ES) Nr. 390/2013 attiecīgajām dalībvalstīm papildus koriģējošu pasākumu pieņemšanai būtu jāpaziņo Komisijai informācija, kas pierāda to atbilstību šim lēmumam. Koriģējošie pasākumi un attiecīgā informācija būtu jāpaziņo Komisijai divu mēnešu laikā pēc šā lēmuma paziņošanas.

(13) Lai novērstu neatbilstības, kas saistītas ar galveno darbības jomu "veiktspēja", būtu jānodrošina, ka koriģējošo pasākumu veikšanas rezultātā tiek izvirzīti pārskatīti darbības uzlabošanas mērķi, kas atbilst veiktspējai noteiktajām *FAB* atsauces vērtībām, kuras paredzētas tīkla darbības plānā. Tas it sevišķi attiecas uz šādiem lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centriem (*ACC*): Māstrihtas *UAC* (Vācija, Beļģija, Luksemburga, Nīderlande), Bordo, Bresta, Marseļa un Reimsa (Francija) attiecībā uz *FABEC*, Nikosija (Kipra), Atēnas un Maķedonija (Grieķija) attiecībā uz *Blue Med FAB*.

(14) Lai novērstu neatbilstības, kas saistītas ar galveno darbības jomu "izmaksu efektivitāte", būtu jānodrošina, ka koriģējošo pasākumu veikšanas rezultātā tiek izvirzīti pārskatīti darbības uzlabošanas mērķi.

(15) Vienotās gaisa telpas komiteja nav sniegusi atzinumu. Īstenošanas akts tika uzskatīts par nepieciešamu, un priekšsēdētājs pārsūdzības komitejai iesniedza īstenošanas akta projektu turpmākai apspriešanai. Pārsūdzības komiteja nav sniegusi atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Galveno darbības jomu "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte" darbības uzlabošanas mērķi, kas norādīti I pielikumā, un attiecīgie pasākumi, kas iekļauti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004 iesniegtajos pārskatītajos darbības uzlabošanas plānos, neatbilst Īstenošanas lēmumā 2014/132/ES noteiktajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem otrajam pārskata periodam.

2. pants

Beļģija, Luksemburga, Francija, Vācija un Nīderlande attiecībā uz *FABEC* un Kipra, Itālija, Grieķija un Malta attiecībā uz *Blue Med FAB* veic koriģējošus pasākumus attiecībā uz galvenās darbības jomas "veiktspēja" darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā II pielikuma A daļā izklāstītos priekšlikumus.

3. pants

Francija, Vācija un Nīderlande attiecībā uz *FABEC* veic koriģējošus pasākumus attiecībā uz galvenās darbības jomas "izmaksu efektivitāte" darbības uzlabošanas mērķiem, ņemot vērā II pielikuma B daļā izklāstītos priekšlikumus.

4. pants

Šis lēmums ir adresēts Beļģijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Grieķijas Republikai, Francijas Republikai, Itālijas Republikai, Kipras Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei, Maltas Republikai, Nīderlandes Karalistei.

Briselē, 2017. gada 13. februārī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Violeta BULC

I PIELIKUMS

Galveno darbības jomu "veiktspēja" un "izmaksu efektivitāte" darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti pārskatītajos valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku plānos, kuri iesniegti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 549/2004, un kas atzīti par neatbilstošiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem otrajam pārskata periodam

Galvenā darbības joma "veiktspēja"

Maršruta gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības (*ATFM*) kavēšanās (min/lidojums)

Dalībvalsts	FAB	Maršruta veiktspējas *FAB* mērķis				
		2015	2016	2017	2018	2019
Beļģija/Luksemburga	FABEC	**0,48**	**0,49**	**0,48**	**0,47**	**Atbilstīgs (0,43)**
Francija						
Vācija						
Nīderlande						
[Šveice]						
Kipra	Blue Med	**0,35**	**0,36**	**0,37**	**0,37**	**0,38**
Grieķija						
Itālija						
Malta						

Galvenā darbības joma "izmaksu efektivitāte"

Eksplikācija:

Apzīmējums	Pozīcija	Vienības
(A)	Kopējās maršruta aprēķinātās izmaksas	(nominālā izteiksmē un valsts valūtā)
(B)	Inflācija	(%)
(C)	Inflācijas indekss	(100 = 2009)
(D)	Kopējās maršruta aprēķinātās izmaksas	(faktiskajās 2009. gada cenās un valsts valūtā)
(E)	Kopējās maršruta pakalpojumu vienības	(*TSU*)
(F)	Maršruta aprēķinātās vienības izmaksas (*DUC*)	(faktiskajās 2009. gada cenās un valsts valūtā)

FABEC

Tarifikācijas zona – Francija, valūta – EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Tarifikācijas zona – Francija, valūta – EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	**63,91**	**61,96**	**62,41**	**61,46**	**60,03**

Tarifikācijas zona – Vācija, valūta – EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	**75,97**	**71,28**	**69,53**	**67,76**	**65,92**

Tarifikācijas zona – Nīderlande, valūta – EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	**59,57**	**58,18**	**57,97**	**58,60**	**58,45**

II PIELIKUMS

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi

A. **Galvenā darbības joma "veiktspēja"**

Turpmāk izklāstīti koriģējošu pasākumu priekšlikumi galvenajā darbības jomā "veiktspēja" lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra (*ACC*) līmenī, kuru mērķis ir novērst attiecīgos nepietiekamas veiktspējas cēloņus.

BlueMed FAB

Kipra (*ACC* Nikosija)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: elastīguma trūkums personāla izmantošanā, zema sektoru veiktspēja, nepietiekami elastīgas sektoru konfigurācijas, nepietiekami elastīgs atvēršanas plāns, nespēja pilnībā īstenot veiktspējas plānā paredzētos veiktspējas uzlabošanas pasākumus.

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) paātrināt jaunas aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja (*ANSP*) organizācijas izveidošanu;

2) pārplānot darbību nolūkā nodrošināt vajadzīgo veiktspēju, tālab apsverot iespēju:

   a) īstenot resektorizācijas priekšlikumus;

   b) atkārtoti novērtēt sektoru veiktspēju;

3) īstenot:

   a) elastīgu dežūru sistēmu, kas ļauj labāk salāgot satiksmes pieprasījumu un sektoru atvēršanas laikus;

   b) elastīgu konfigurāciju atvēršanu atbilstīgi satiksmes plūsmām;

4) uzlabot gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldības (*ATFCM*) metodes.

Kipra darbības uzlabošanas plānā norādīja, ka vispārējās darbības uzlabošanās nav gaidāma, kamēr netiks ieviestas institucionālās izmaiņas, kas vajadzīgas, lai izveidotu jaunu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēja (*ANSP*) organizāciju, tāpēc Kiprai tiek ieteikts iespējami drīz ieviest šīs izmaiņas.

Grieķija (*ACC* Atēnas un Maķedonija)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: nepietiekami ieguldījumi gaisa satiksmes vadībā (*ATC*), *ATC* personāla trūkums.

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) īstenot pasākumus darbības uzlabošanai, tālab apsverot iespēju nošķirt *ANSP* struktūrvienību no valdības;

2) reorganizēt *ANSP*, lai būtu iespējams laikus izstrādāt un īstenot ekspluatācijas plānus un veikt personāla atlasi;

3) veidot visaptverošu restrukturizācijas plānu nolūkā ieviest jaunas metodes elastīguma uzlabošanai, sezonālas konfigurācijas izmaiņas un elastīgu dežūru sistēmu.

FABEC

Vācija, Beļģija, Luksemburga, Nīderlande (*ACC* Māstrihtas *UAC*)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: nepietiekama veiktspēja sektoru grupas līmenī pēc negaidītām satiksmes modeļu izmaiņām 2015. gadā; maz ticams, ka plānošanas periodā izdosies gūt veiktspējas uzlabojumus, kas izriet no *FABEC* gaisa telpas projektiem.

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) paplašināt *ATC* personāla kopīgu apmācību, kas ļauj labāk salāgot satiksmes pieprasījumu un sektoru atvēršanas laikus sektoru grupas līmenī;

2) izstrādāt un īstenot resektorizācijas priekšlikumus;

3) īstenot plānotos *ATM* sistēmas uzlabojumus.

Francija (*ACC* Bordo)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: apmācība un jaunas *ATM* sistēmas *ERATO* ieviešana.

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) uzlabot *ATFCM* metodes;

2) izstrādāt elastīgu plānu pārejai uz jauno *ATM* sistēmu, kas ir saskaņots ar tīkla pārvaldnieku un ietver attiecīgus ietekmes mazināšanas pasākumus traucējumu mazināšanai.

Francija (*ACC* Bresta)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: apmācība un jaunas *ATM* sistēmas *ERATO* ieviešana, sektorizācija un sektoru atvēršanas plāni varētu būt labāk salāgoti ar satiksmes pieprasījumu.

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) īstenot resektorizācijas priekšlikumus;

2) īstenot elastīgu dežūru sistēmu, kas ļauj labāk salāgot satiksmes pieprasījumu un sektoru atvēršanas laikus;

3) īstenot elastīgu konfigurāciju atvēršanu atbilstīgi satiksmes plūsmām;

4) uzlabot *ATFCM* metodes.

Francija (*ACC* Marseļa)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: nepietiekama veiktspēja nedēļas nogalēs, ko izraisa nepielāgoti sektoru atvēršanas plāni, apmācība un jaunas *ATM* sistēmas *4Flight* ieviešana (2017–2019).

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) īstenot elastīgu dežūru sistēmu, kas ļauj labāk salāgot satiksmes pieprasījumu un sektoru atvēršanas laikus, it sevišķi nedēļas nogalēs;

2) īstenot elastīgu konfigurāciju atvēršanu atbilstīgi satiksmes plūsmām;

3) uzlabot *ATFCM* metodes;

4) veikt maršrutu plānošanas un sektorizācijas darbības, īpašu uzmanību pievēršot saskarnei ar *ACC* Barselona;

5) izstrādāt elastīgu plānu pārejai uz jauno *ATM* sistēmu, kas ir saskaņots ar tīkla pārvaldnieku un ietver attiecīgus ietekmes mazināšanas pasākumus.

Francija (*ACC* Reimsa)

Nepietiekamas veiktspējas cēloņi: apmācība un jaunas *ATM* sistēmas *4Flight* ieviešana (2017–2019), satiksmes sadale, ko raksturo lielāks satiksmes pieprasījums īsākajos maršrutos, grūti prognozējams satiksmes pieprasījums dažos sektoros.

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) veikt maršrutu plānošanas un sektorizācijas darbības;

2) īstenot elastīgu dežūru sistēmu, kas ļauj labāk salāgot satiksmes pieprasījumu un sektoru atvēršanas laikus;

3) īstenot elastīgu konfigurāciju atvēršanu atbilstīgi satiksmes plūsmām;

4) uzlabot *ATFCM* metodes;

5) izstrādāt elastīgu plānu pārejai uz jauno *ATM* sistēmu, kas ir saskaņots ar tīkla pārvaldnieku un ietver attiecīgus ietekmes mazināšanas pasākumus.

ATM sistēmas modernizācija Francijā ir vajadzīga, lai panāktu ilgtermiņa uzlabojumus, tāpēc Francijai tiek ieteikts uzlabot darbību, labāk plānojot jaunās sistēmas pakāpenisku ieviešanu.

B. **Galvenā darbības joma "izmaksu efektivitāte"**

Turpmāk izklāstīti koriģējošu pasākumu priekšlikumi galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte", kurus ir iespējams īstenot tuvākajā laikā, ņemot vērā mijiedarbību ar pārējām galvenajām darbības jomām, kā arī būtiskās ieguldījumu iespējas sistēmas līmenī Priekšlikumos galvenā uzmanība pievērsta trim apsveramajām uzlabojumu jomām, proti, satiksmes plūsmas prognozēm, peļņas normai no pašu kapitāla un parāda procentu likmei.

Francija

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) Satiksme: Francija 2015. gada jūlijā, pārskatot plānoto satiksmes plūsmu otrajā pārskata periodā, jau to palielināja (vidēji par + 2,9 %) salīdzinājumā ar sākotnējā darbības uzlabošanas plānā sniegto informāciju, un tādējādi plānotās satiksmes plūsmas prognozes atbilst *STATFOR* 2015. gada februāra pesimistiskajam scenārijam. Tomēr, pamatojoties uz faktisko satiksmes plūsmu 2015. gadā un jaunāko *STATFOR* sniegto (2016. gada februāra) prognozi, tiek ieteikts vēlreiz pārskatīt plānoto satiksmes plūsmu un to palielināt, lai atspoguļotu jaunāko pieejamo informāciju.

2) Parāda procentu likme: Francija pieņēma, ka otrajā pārskata periodā parāda procentu likme par tās *ANSP* (*DSNA*) būs 2,7 %. Tomēr monetārie nosacījumi ir ievērojami mainījušies. Patlaban ilgtermiņa drošo Francijas valsts obligāciju procentu likmes ir līdz šim zemākajā līmenī, un, pamatojoties uz Eiropas Centrālās bankas datiem, saskaņotā ilgtermiņa likme nepārsniedz 1 %. Turklāt *DSNA* nav korporatīva vienība, un tās parādu (un ar to saistīto riska prēmiju) var vairāk pielīdzināt valsts ilgtermiņa etalonlikmei. Tāpēc Francijai tiek ieteikts DSNA kapitāla izmaksu aprēķināšanai izmantot mazāku procentu likmi.

Koriģējot 2018. un 2019. gadā plānoto satiksmes plūsmu un parāda procentu likmi 2018. un 2019. gadā ierobežojot, piemēram, 1,5 % apmērā, būtu iespējams panākt maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci otrajā pārskata periodā – 2,2 % gadā, kas ir tuvāk Savienības mēroga tendencei (– 3,3 % gadā), un maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā – 1,1 % gadā, kas ir tuvāk Savienības mēroga tendencei (– 1,7 % gadā).

Vācija

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

Satiksme: Vācija 2015. gada jūlijā, pārskatot plānoto satiksmes plūsmu otrajā pārskata periodā, jau to palielināja (vidēji par + 2,7 %) salīdzinājumā ar sākotnējā darbības uzlabošanas plānā sniegto informāciju, un tādējādi plānotās satiksmes plūsmas prognozes atbilst *STATFOR* 2015. gada februāra pesimistiskajam scenārijam. Tomēr, pamatojoties uz faktisko satiksmes plūsmu 2015. gadā un jaunāko *STATFOR* sniegto (2016. gada februāra) prognozi, tiek ieteikts vēlreiz pārskatīt plānoto satiksmes plūsmu un to palielināt, lai atspoguļotu jaunāko pieejamo informāciju.

Neatkarīgi no šā īstermiņa pasākuma tiek atzīts, ka Vācija otrajā pārskata periodā ir veikusi nozīmīgus atkārtotus ieguldījumus savā *ANSP*. Tomēr pastāv risks, ka otrā pārskata perioda beigās izmaksas ievērojami palielināsies, un tāpēc Vācijai tiek ieteikts apsvērt ilgtermiņa pasākumus attiecīgo izmaksu bāzes problēmu novēršanai, kuru rezultātā būtu iespējams panākt, piemēram, maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā – 1,5 % gadā, kas ir tuvāk Savienības mēroga tendencei (– 1,7 % gadā).

Nīderlande

Koriģējošu pasākumu priekšlikumi:

1) Satiksme: Nīderlande 2015. gada jūlijā nepārskatīja plānoto satiksmes plūsmas pieaugumu otrajā pārskata periodā salīdzinājumā ar sākotnējā darbības uzlabošanas plānā sniegto informāciju, un Nīderlandes prognozes pamatojās uz *STATFOR* 2015. gada februāra pesimistisko scenāriju. Pamatojoties uz faktisko satiksmes plūsmu 2015. gadā un jaunāko *STATFOR* sniegto (2016. gada februāra) prognozi, tiek ieteikts pārskatīt plānoto satiksmes plūsmu un to palielināt, lai atspoguļotu jaunāko pieejamo informāciju.

2) Parāda procentu likme: Nīderlande pieņēma, ka 2019. gadā parāda procentu likme par tās *ANSP* (*LVNL*) būs 3,2 %. Tomēr monetārie nosacījumi ir ievērojami mainījušies. Patlaban Nīderlandes ilgtermiņa procentu likmes ir līdz šim zemākajā līmenī, un, pamatojoties uz Eiropas Centrālās bankas datiem, saskaņotā ilgtermiņa likme ir krietni zem 1 %. Tāpēc Nīderlandei tiek ieteikts *LVNL* kapitāla izmaksu aprēķināšanai izmantot nedaudz mazāku procentu likmi.

Koriģējot 2018. un 2019. gadā plānoto satiksmes plūsmu un parāda procentu likmi 2019. gadā ierobežojot, piemēram, 3,0 % apmērā, būtu iespējams panākt maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci otrajā pārskata periodā – 2,5 % gadā, kas ir tuvāk Savienības mēroga tendencei (– 3,3 % gadā), un maršruta aprēķināto vienības izmaksu tendenci kopējā pirmajā un otrajā pārskata periodā – 1,5 % gadā, kas ir tuvāk Savienības mēroga tendencei (– 1,7 % gadā).