Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2026/865

20.4.2026.

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2026/865

(2026. gada 27. marts)

par sīkākas pārbaudes sākšanu attiecībā uz dažiem darbības uzlabošanas mērķiem, kas iekļauti pārskatītajā funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā ceturtajam pārskata periodam, kuru Beļģija, Vācija, Francija, Luksemburga un Nīderlande iesniegušas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004

(izziņots ar dokumenta numuru C(2026) 2003)

(Autentisks ir tikai teksts franču, nīderlandiešu 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,

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 un atceļ Īstenošanas regulas (ES) Nr. 390/2013 un (ES) Nr. 391/2013 ([3]), un jo īpaši tās 15. panta 1. un 3. punktu,

tā kā:

VISPĀRĪGI APSVĒRUMI

(1) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 549/2004 11. pantu attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem un tīkla funkcijām dalībvalstīm valsts vai funkcionālo gaisa telpas bloku (*FAB*) līmenī ir jāizstrādā plāni, tajā skaitā darbības uzlabošanas mērķi, katram darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas pārskata periodam. Minētajos plānos jāiekļauj vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķi, kas atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas izvirzīti attiecīgajam pārskata periodam.

(2) Komisija 2024. gada 12. jūnijā pieņēma Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķus ceturtajam pārskata periodam (PP4, 2025.–2029. gads). Minētie Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi tika noteikti Komisijas Īstenošanas lēmumā (ES) 2024/1688 ([4]).

(3) Beļģija, Vācija, Francija, Luksemburga, Nīderlande un Šveice (“*FABEC* valstis”) 2024. gada 1. oktobrī iesniedza Komisijai PP4 darbības uzlabošanas plāna projektu, kas kopīgi pieņemts Centrāleiropas funkcionālā gaisa telpas bloka (*FABEC*) līmenī. Pēc minētā darbības uzlabošanas plāna projekta pilnīguma pārbaudes, ko veica Komisija, *FABEC* valstis 2024. gada 15. novembrī iesniedza atjauninātu darbības uzlabošanas plāna projektu (“*FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekts”).

(4) Komisija konstatēja, ka izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā attiecībā uz Beļģijas un Luksemburgas, Vācijas, Nīderlandes un Šveices maršruta tarifikācijas zonām, neatbilst Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem un tādējādi neatbilst PP4 izvirzītajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

([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]) OV L 56, 25.2.2019., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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) Tāpēc Komisija 2025. gada 16. maijā ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2025/1040 ([5]) paziņoja Beļģijai, Vācijai, Francijai, Luksemburgai un Nīderlandei konstatējumus par 4. apsvērumā minēto darbības uzlabošanas mērķu neatbilstību, savukārt Šveicei minētie konstatējumi tika paziņoti ar Komisijas Īstenošanas lēmumu (ES) 2025/1039 ([6]). Minētajos lēmumos Komisija sniedza ieteikumus *FABEC* valstīm nolūkā nodrošināt to darbības uzlabošanas mērķu atbilstību PP4 izvirzītajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

(6) *FABEC* valstis 2025. gada 14. augustā iesniedza Komisijai novērtēšanai pārskatītu *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektu PP4 periodam. Pēc minētā plāna pilnīguma pārbaudes Beļģija, Vācija, Francija, Luksemburga, Nīderlande un Šveice 2025. gada 17. oktobrī iesniedza pārskatītā darbības uzlabošanas plāna projekta atjauninātu versiju ("pārskatītais *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekts").

(7) Komisija saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 15. panta 1. punktu ir novērtējusi pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto vietēja mēroga darbības uzlabošanas mērķu atbilstību, pamatojoties uz minētās īstenošanas regulas IV pielikuma 1. punktā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem un attiecīgā gadījumā ņemot vērā vietējos apstākļus.

(8) Šajā lēmumā ir izklāstītas Komisijas šaubas par pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļauto Nīderlandes izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu atbilstību PP4 izvirzītajiem Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

(9) Komisijas veiktais pārskatītā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtējums ir arī radījis šaubas par Šveices maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķu atbilstību. 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 par saistītajiem konstatējumiem un par sīkākas pārbaudes sākšanu attiecībā uz tās tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķiem ([8]).

(10) Darbības izvērtēšanas iestāde (DII), kas palīdz Komisijai īstenot darbības uzlabošanas sistēmu un tarifikācijas sistēmu saskaņā ar Regulas (ES) 2024/2803 13. panta 2. punktu, ir iesniegusi Komisijai savu atzinumu par darbības uzlabošanas mērķiem, kas iekļauti pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā, saistībā ar minēto mērķu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem. Šajā lēmumā izklāstītie konstatējumi ir balstīti uz DII atzinumā ([9]) izklāstīto detalizēto tehnisko novērtējumu.

SĪKĀKAS PĀRBAUDES SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(11) Pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā ir izklāstīti pārskatītie Nīderlandes maršruta tarifikācijas zonas izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi un aprēķināto vienības izmaksu (*DUC*) bāzes līnijas vērtības 2019. un 2024. gadam. Pārskatītie izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi un bāzes līnijas vērtības ir iekļautas turpmākajā tabulā salīdzinājumā ar attiecīgajām vērtībām, kas norādītas 2024. gadā iesniegtajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā.

([5]) 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 (OV L, 2025/1040, 23.5.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2025/1039 (2025. gada 16. maijs) par dažu darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Šveice iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004, neatbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem, kas izvirzīti Eiropas vienotās gaisa telpas darbības uzlabošanas sistēmas un tarifikācijas sistēmas ceturtajam pārskata periodam (OV L, 2025/1039, 23.5.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

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

([8]) Komisijas Lēmums par sīkākas pārbaudes sākšanu attiecībā uz dažiem darbības uzlabošanas mērķiem, kas iekļauti pārskatītajā funkcionālā gaisa telpas bloka darbības uzlabošanas plāna projektā ceturtajam pārskata periodam, kuru Šveice iesniegusi saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 549/2004 (C(2026) 2002).

([9]) DII Atzinums Nr. 1-2026 par pārskatīto darbības uzlabošanas plānu projektu novērtējumu ceturtajam pārskata periodam (PP4), 2026. gada 28. janvāris.

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona	2019. gada bāzes līnijas vērtība	2024. gada bāzes līnijas vērtība	2025	2026	2027	2028	2029
Sākotnējie izmaksu efektivitātes mērķi (2024. gadā iesniegtais FABEC *darbības uzlabošanas plāna projekts), kas izteikti 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*
Pārskatītie izmaksu efektivitātes mērķi (pārskatītais *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekts), kas izteikti kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**85,62 EUR**	**101,95 EUR**	**102,29 EUR**	**100,53 EUR**	**105,17 EUR**	**104,09 EUR**	**103,73 EUR**
Starpība	**– 1,0 %**	**– 2,5 %**	**– 1,2 %**	**– 3,0 %**	**– 1,2 %**	**– 2,1 %**	**– 2,1 %**

(12) Komisija norāda, ka Nīderlandes izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi tika pārskatīti un samazināti katram PP4 iekļautajam gadam, kas ir uzlabojums salīdzinājumā ar 2024. gadā iesniegto *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektu. Šis uzlabojums, kas nozīmē zemākas ikgadējās *DUC* vērtības tarifikācijas zonai, ir pilnībā saistīts ar to aprēķināto izmaksu samazinājumu, kas izteiktas reālā izteiksmē 2022. gada cenās (EUR2022). Nīderlande ir arī samazinājusi *DUC* bāzes līnijas vērtības, tai skaitā 2024. gadam, lai ņemtu vērā faktiskās izmaksas, kas reģistrētas par kalendāro gadu.

(13) Pārskatītās aprēķinātās izmaksas par tarifikācijas zonu, izteiktas EUR2022, ir sniegtas turpmākajā tabulā.

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona	2025	2026	2027	2028	2029
Sākotnējās aprēķinātās izmaksas reālā izteiksmē 2022. gada cenās (iekļautas 2024. gadā iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā)	*322 milj. EUR*	*325 milj. EUR*	*338 milj. EUR*	*343 milj. EUR*	*346 milj. EUR*
Pārskatītās aprēķinātās izmaksas reālā izteiksmē 2022. gada cenās (iekļautas pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā)	**314 milj. EUR**	**314 milj. EUR**	**333 milj. EUR**	**334 milj. EUR**	**337 milj. EUR**
Starpība	– 2,4 %	– 3,2 %	– 1,6 %	– 2,6 %	– 2,8 %

(14) Kā redzams turpmākajā tabulā, Nīderlandes tarifikācijas zonai piemērotās pārskatītās satiksmes prognozes, kuras pamatā ir Eirokontroles *STATFOR* 2025. gada februāra bāzes prognoze, rezultāts ir mazāks prognozēto pakalpojuma vienību skaits katram PP4 gadam salīdzinājumā ar satiksmes prognozi, kas sniegta 2024. gadā iesniegtajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā. Tādējādi tarifikācijas zonas satiksmes prognozes pārskatīšanai bija būtiska negatīva ietekme uz izmaksu efektivitāti, kas daļēji atcēla 12. un 13. apsvērumā minēto aprēķināto izmaksu samazinājuma pozitīvo ietekmi.

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona	2025	2026	2027	2028	2029
Sākotnējā satiksmes prognoze (iekļauta 2024. gadā iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā), izteikta tūkstošos maršruta pakalpojuma vienību	*3 108*	*3 133*	*3 175*	*3 230*	*3 270*
Atjauninātā satiksmes prognoze (iekļauta pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā), izteikta tūkstošos maršruta pakalpojuma vienību	**3 071**	**3 128**	**3 162**	**3 212**	**3 247**
Starpība	**– 1,2 %**	**– 0,2 %**	**– 0,4 %**	**– 0,5 %**	**– 0,7 %**

(15) Komisija ir novērtējusi Nīderlandes maršruta tarifikācijas zonai ierosināto pārskatīto izmaksu efektivitātes mērķu atbilstību, pamatojoties uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a), b) un c) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem.

(16) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a) apakšpunktā, Komisija norāda, ka tarifikācijas zonas līmenī maršruta *DUC* tendence (+ 0,3 %) PP4 laikā nesasniedz Savienības mēroga tendenci (– 1,2 %) tajā pašā periodā.

(17) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta b) apakšpunktā noteikto kritēriju Komisija piebilst, ka tarifikācijas zonas līmenī maršruta *DUC* ilgtermiņa tendence trešajā pārskatā periodā (PP3) un PP4 (+ 2,2 %) nesasniedz Savienības mēroga ilgtermiņa tendenci (– 1,0 %) tajā pašā periodā.

(18) Nīderlande ir lūgusi Komisiju maršruta *DUC* ilgtermiņa tendences aprēķinā ņemt vērā ietekmi, ko rada Krievijas agresijas karš pret Ukrainu. Saskaņā ar Nīderlandes sniegto informāciju satiksmes izmaiņas, ko izraisījis karš Ukrainā, ir radījušas pārlidojumu strukturālu samazinājumu Nīderlandes gaisa telpā, un tām ir pastāvīga negatīva ietekme uz satiksmes apjomu PP4 laikā. Nīderlande lēš, ka pārlidojumu zudums Ukrainas kara ietekmes dēļ ir 8,4 % no tarifikācijas zonas kopējām pakalpojuma vienībām, ko nosaka, izmantojot aprēķina metodiku, ko DII piemēro attiecībā uz citām dalībvalstīm, kuras ietekmējuši tie paši apstākļi.

(19) Ņemot vērā DII atzinumu, Komisija uzskata, ka 17. apsvērumā minētā novērtēšanas kritērija vajadzībām ir vajadzīga papildu analīze, lai noteiktu, cik lielā mērā Nīderlande Ukrainas kara radīto apstākļu dēļ faktiski ir saskārusies ar strukturālu pārlidojumu zudumu. Šajā posmā patiešām nav iespējams secināt, vai novērotās satiksmes svārstības, par kurām ziņo Nīderlande, faktiski ir saistītas ar satiksmes plūsmu novirzīšanos Ukrainā notiekošā kara dēļ, vai arī tās drīzāk varētu saistīt ar citiem faktoriem. Tāpēc Komisija šajā novērtējuma posmā nav pārrēķinājusi Nīderlandes *DUC* ilgtermiņa tendenci PP3 un PP4 laikā, ņemot vērā strukturālo satiksmes zudumu, uz ko Nīderlande atsaucās Ukrainas kara rezultātā.

(20) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta c) apakšpunktā, Komisija norāda, ka Nīderlandes DUC bāzes līnijas vērtība 101,95 EUR apmērā, izteikta EUR2022, ir par 9,0 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta e) punktā, vidējā bāzes līnijas vērtība 93,56 EUR apmērā, izteikta EUR2022.

(21) Attiecībā uz 20. apsvērumā minēto novērtēšanas kritēriju Nīderlande uzskata, ka pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā būtu jāņem vērā novērotās pirktspējas paritātes atšķirības starp salīdzinājuma grupas valstīm. Ņemot vērā DII atzinumu, ir vajadzīga sīkāka analīze, lai novērtētu norādīto pirktspējas paritātes atšķirību ietekmi uz attiecīgo aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju (ANPS) izmaksu bāzēm. Šādā turpmākā analīzē būtu jāņem vērā arī visi citi attiecīgie darbības vai ekonomiskie faktori, kas būtiski ietekmē salīdzināmību starp ANPS salīdzinājuma grupā, kas noteikta Īstenošanas lēmuma (ES) 2024/1688 7. panta e) punktā.

(22) Turklāt Komisija ir pārbaudījusi, vai 16., 17. un 20. apsvērumā norādītās 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.

(23) DII ir aprēķinājusi lēstās starpības starp aprēķinātajām PP4 izmaksām, ko Nīderlande noteikusi pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā, un aprēķinātajām izmaksām, kas būtu nepieciešamas, lai sasniegtu Savienības mēroga *DUC* tendenci PP4 laikā un Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendenci PP3 un PP4 kopā. Pamatojoties uz DII konstatējumiem, Nīderlandes ierosinātās kopējās aprēķinātās PP4 izmaksas EUR2022 izteiksmē ir par aptuveni 77,1 miljonu EUR mazākas nekā izmaksu līmenis, kas nepieciešams, lai sasniegtu Savienības mēroga *DUC* tendenci, un tas nozīmē, ka vidējā gada starpība EUR2022 izteiksmē ir 15,4 miljoni EUR. Būtiskāka atšķirība, kas visā PP4 laikā sasniedz aptuveni 370 miljoni EUR, izsakot EUR2022, ir vērojama salīdzinājumā ar līmeni, kas nepieciešams, lai sasniegtu Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendenci, kas atbilst gada vidējai starpībai 74 miljona EUR apmērā, izsakot EUR2022.

(24) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija atzīmē, ka Nīderlande pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā norāda papildu aprēķinātās izmaksas, kas PP4 laikā rodas maršruta ANPS *LVNL* un Māstrihtas augšējās gaisa telpas gaisa satiksmes vadības centram (*MUAC*) saistībā ar pasākumiem, kuri vajadzīgi veiktspējas mērķu sasniegšanai ("veiktspējas pasākumi").

(25) Nīderlande pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā atgādina, ka *LVNL* un *MUAC* sniedz pakalpojumus ļoti sarežģītā un blīvi izmantotā gaisa telpā. Saskaņā ar Nīderlandes sniegto informāciju PP4 laikā galvenā uzmanība tiek pievērsta tam, lai saglabātu augstas kvalitātes pakalpojumus gaisa telpas izmantotājiem saistībā ar prognozēto pastāvīgo satiksmes pieaugumu. Šajā nolūkā gan *LVNL*, gan *MUAC* ir jāapmāca un jāpieņem darbā ievērojams skaits jaunu gaisa satiksmes vadības dispečeru (GSVD) un jāīsteno virkne veiktspējas palielināšanas investīciju sistēmās un darbības koncepcijās. Nīderlande norāda, ka plānoto veiktspējas pasākumu samazināšana vai atlikšana izraisītu pakalpojumu kvalitātes pasliktināšanos Nīderlandes gaisa telpā un varētu arī negatīvi ietekmēt Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklu kopumā.

(26) Turklāt Nīderlande uzsver, ka nepieciešamais aeronavigācijas pakalpojumu līmenis Nīderlandes gaisa telpā, tai skaitā personāla un investīciju ziņā, tiek noteikts, pamatojoties uz satiksmes pieprasījumu maksimumstundā. *ANS* darbības ir paredzētas, lai ar augstu darbības uzticamības pakāpi apkalpotu Amsterdamas Šipholas lidostas secīgos ielidošanas un izlidošanas maksimumperiodus, kam seko mazāka satiksmes pieprasījuma periodi visas ierastas darbības dienas laikā. Nīderlande ziņo, ka satiksmes pieprasījums maksimumstundās ir sasniedzis līmeni, kāds bija pirms Covid-19, savukārt kopējais satiksmes apjoms Nīderlandes gaisa telpā joprojām ir mazāks.

(27) Nīderlande skaidro, ka maksimumstundas satiksmes pieprasījums Amsterdamas Šipholas lidostā ir ievērojami lielāks nekā citu valstu primārajās lidostās, kas ietilpst 20. apsvērumā minētajā salīdzinājuma grupā. Nīderlande lēš, ka *LVNL* maksimumstundu veiktspēja, kas vajadzīga, lai nodrošinātu satiksmi uz Amsterdamas Šipholas lidostu un no tās, ik gadu rada papildu izmaksas aptuveni 40 miljonu EUR apmērā. Pamatojoties uz pieejamo informāciju, DII nevarēja pārbaudīt šo aplēsi un tās pamatā esošos pieņēmumus. Nav arī skaidrs, vai šī summa ir aprēķināta tikai attiecībā uz maršruta aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vai ietver arī izmaksas, kas saistītas ar terminālu aeronavigācijas pakalpojumiem. Tādēļ ir vajadzīga papildu informācija un analīze, lai izdarītu secinājumus par šo jautājumu.

(28) Komisija norāda, ka Nīderlande pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā ir izklāstījusi un kvantificējusi kopā septiņus *LVNL* un *MUAC* veiktspējas pasākumus. Visā PP4 laikā šo veiktspējas pasākumu kopējās aprēķinātās izmaksas ir 159,9 miljoni EUR reālā izteiksmē 2022. gada cenās. 84 % no minētajām paziņotajām papildu aprēķinātajām izmaksām attiecas uz *LVNL* ieviestajiem veiktspējas pasākumiem, savukārt *MUAC* īstenotie veiktspējas pasākumi veido tikai 16 %.

(29) Komisija sākotnēji pārbaudīja un analizēja šādus veiktspējas pasākumus, par kuriem Nīderlande ziņoja saistībā ar *LVNL* un *MUAC*:

— jaunu GSVD apmācība, ko veic *LVNL* (1. pasākums),

— jaunas gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) sistēmas ieviešana, ko veic *LVNL* (2. pasākums),

— citu darbības uzlabojumu un tehnisko uzlabojumu ieviešana, ko veic *LVNL* (3. pasākums),

— jaunu GSVD apmācība, ko veic *MUAC* (4. pasākums),

— dažādu operatīvo un tehnisko veiktspējas uzlabošanas pasākumu īstenošana, ko veic *MUAC* (5. pasākums).

(30) 1. pasākums ietver *LVNL* veiktu jaunu GSVD apmācību tā gaisa telpas gaisa satiksmes vadības centram (*ACC*), galvenokārt lai aizstātu ievērojamu skaitu GSVD, kuri plāno pensionēties PP4 laikā, kā arī lai pielāgotos prognozētajam satiksmes pieaugumam un atbalstītu sistēmu modernizāciju. *LVNL* plāno uzņemt 27 GSVD apmācāmos gadā, un tā mērķis ir panākt, lai vidējais sekmīgas apmācības rādītājs pārsniegtu 75 %. Paredzams, ka to GSVD skaits, kuri strādā maršruta sektoros Amsterdamas *ACC*, palielināsies no 82 pilnslodzes ekvivalentiem (*FTE*) 2024. gadā līdz 85 *FTE* 2029. gadā, kas liecina par vidēju pieaugumu par 3 *FTE* PP4 laikā. Saskaņā ar 1. pasākumu uzskaitītās izmaksas ietver gan GSVD apmācāmo algas, gan citas izmaksas, kas radušās saistībā ar viņu apmācību.

(31) 1. pasākums ietver arī *LVNL* apmācības iekārtu un gaisa satiksmes vadības mācību simulatoru turpmāku attīstību un saistīto lietojumprogrammu izstrādi. Tā rezultātā jo īpaši tiek sagaidīts, ka lielāka GSVD apmācības daļa tiks veikta, izmantojot uzlabotus gaisa satiksmes vadības simulatorus kā "patstāvīgas mācīšanās" darbības, tādējādi samazinot vajadzību pēc resursietilpīgākas apmācības darbavietā, iesaistot instruktorus, t. i., licencētus GSVD. Tiek ziņots, ka šie uzlabojumi palielina apmācības veiktspēju, tādējādi atbalstot pietiekama skaita GSVD nodarbināšanu, lai sasniegtu PP4 veiktspējas mērķus.

(32) 1. pasākuma kopējās izmaksas ir vairāk nekā 88,1 miljons EUR nominālā izteiksmē PP4 laikā. Komisija norāda, ka 1. pasākums vien veido aptuveni pusi no Nīderlandes norādīto veiktspējas pasākumu kopējām izmaksām (ieskaitot gan *LVNL*, gan *MUAC*).

(33) 2. pasākums ietver izmaksas, kas *LVNL* radušās, izvēršot jaunu *ATM* sistēmu *ICAS*.

(34) Paredzams, ka jaunā *ICAS ATM* sistēma piedāvās būtiskus tehniskus uzlabojumus, kas ļaus palielināt gaisa telpas veiktspēju un īstenot progresīvus darbības risinājumus, piemēram, uz 4D trajektoriju balstītas darbības un sistēmas mēroga informācijas pārvaldību. *ICAS* sistēmas ieviešana ir arī plānota, lai atbalstītu Nīderlandes gaisa telpas optimālu strukturēšanu un izmantošanu, ko īsteno ar Nīderlandes gaisa telpas pārplānošanas programmu. Turklāt tas nodrošinās tiešu saskarni ar Eirokontroles vietējo un apakšreģionālo gaisa telpas pārvaldības gaisa telpas rezervācijas sistēmu (*LARA*).

(35) Projekts, kura mērķis ir *ICAS ATM* sistēmas izvēršana, tika uzsākts jau PP3. Tomēr projekta īstenošana aizkavējās Covid-19 pandēmijas izraisīto apstākļu dēļ un saistībā ar papildu centieniem, kas vajadzīgi pārejai no esošās *LVNL ATM* sistēmas. Saskaņā ar pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā sniegto informāciju ir plānots, ka jaunā *ICAS ATM* sistēma sāks darboties ne vēlāk kā 2028. gadā.

(36) 2. pasākuma ietvaros uzrādīto izmaksu kopsumma PP4 laikā nominālā izteiksmē ir aptuveni 33,7 miljoni EUR.

(37) 3. pasākums ietver vairākus atsevišķus darbības uzlabojumus un tehniskus atjauninājumus, ko *LVNL* veic PP4 laikā, īpaši šādus elementus:

— samazināts 2,5 jūras jūdžu radara atdalījums nolaišanās un nosēšanās vajadzībām Šipholas lidostā, lai palielinātu skrejceļa caurlaidspēju un uzlabotu ierodošos lidojumu secības efektivitāti, jo īpaši intensīvas satiksmes periodos – Nīderlande savai maršruta izmaksu bāzei ir piešķīrusi 68 % no aprēķinātajām izmaksām, kas saistītas ar šo projektu PP4 laikā,

— dispečera un pilota datu pārraides sakaru, izlidošanas pārvaldības plānošanas sistēmas un uzlabotu lēmumu pieņemšanas rīku ieviešana,

— papildu ārkārtas pasākumu piemērošana, lai atbalstītu 2. pasākumā izklāstītās jaunās *ICAS ATM* sistēmas ieviešanu.

(38) Nīderlande pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā iekļāva 3. pasākumu kā papildu pamatojumu novērotajām novirzēm no Savienības mēroga *DUC* tendencēm. Izmaksas, par kurām ziņots saistībā ar 3. pasākumu, galvenokārt attiecas uz attiecīgo tehnisko sistēmu nolietojumu, un to kopējā summa PP4 laikā nominālā izteiksmē ir aptuveni 26,5 miljoni EUR.

(39) 4. pasākums attiecas uz jaunu GSVD apmācību, ko veic *MUAC*, lai nodrošinātu, ka tā kopējais GSVD skaits joprojām ir pietiekams, lai apmierinātu augošo satiksmes pieprasījumu PP4 laikā un pēc tam.

(40) Saskaņā ar pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā sniegto informāciju atlikušajā PP4 laikā *MUAC* būs liels skaits GSVD, kas dosies projām no operatīvā dienesta, ņemot vērā to, ka trešdaļa no visiem *MUAC* nodarbinātajiem GSVD tuvojas pensionēšanās vecumam. Tādējādi *MUAC* jauno GSVD apmācības galvenais mērķis būs aizstāt pašreizējo GSVD paaudzi, kas nākamo gadu laikā dosies pensijā.

(41) Pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā nav *MUAC* GSVD skaita sadalījuma starp Beļģijas–Luksemburgas, Vācijas un Nīderlandes tarifikācijas zonām. Kopumā attiecībā uz *MUAC* tiek plānots, ka darbībās iesaistīto GSVD skaits palielināsies no 296 pilnslodzes ekvivalentiem (*FTE*) 2024. gadā līdz 306 *FTE* 2029. gadā, kas nozīmē pieaugumu par 10 *FTE* PP4 laikā.

(42) Nīderlande ir norādījusi, ka tās tarifikācijas zonā 4. pasākuma kopējās izmaksas ir 18,5 miljoni EUR nominālā izteiksmē PP4 laikā.

(43) 5. pasākums ietver plašu *MUAC* uzsāktu operatīvo un tehnisko projektu klāstu, kuru mērķis ir uzlabot gaisa telpas veiktspēju un efektīvu izmantošanu. Pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā minētie projekti ir iedalīti šādās kategorijās:

— "gaisa telpa" – attiecīgie projekti ietver *MUAC* darbības gaisa telpas sarežģītības mazināšanai, uzlabojot saskarni ar kaimiņos esošajiem ANPS, ņemot vērā militāro lietotāju vajadzības un optimizējot gaisa telpas izmantošanu, tai skaitā veicot strukturālas izmaiņas Amsterdamas terminmāla manevrēšanas zonā. Attiecīgo projektu norādītā izmaksu kopsumma PP4 laikā nominālā izteiksmē ir aptuveni 1,4 miljoni EUR,

— "produkti" – iniciatīvas, par kurām ziņots šajā kategorijā, ietver jaunu rīku un funkciju izstrādi, ko veic *MUAC*, lai veicinātu atbilstošas veiktspējas nodrošināšanu gaisa telpas izmantotājiem. Piedāvātie produkti citstarp ietver risinājumus *ATM* darbību uzlabošanai (tai skaitā izmantotos rezerves risinājumus un sistēmas), lai veicinātu gaisa satiksmes plūsmas un veiktspējas pārvaldību un optimizētu darbaspēka plānošanu. Tiek ziņots, ka šīs kategorijas *MUAC* īstenoto projektu kopējās izmaksas visa PP4 laikā nominālā izteiksmē ir aptuveni 7,5 miljoni EUR,

— "sakari" – šajā kategorijā *MUAC* plāno ieviest konkrētus balss sakaru sistēmu tehniskos atjauninājumus aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nolūkā. Saistīto iniciatīvu izmaksu kopsumma PP4 laikā nominālā izteiksmē ir aptuveni 0,6 miljoni EUR.

(44) Lai gan pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā par iepriekš minētajām trim *MUAC* darbību kategorijām ir ziņots atsevišķi, Komisija ir sagrupējusi saistītos projektus 5. pasākumā, lai atvieglotu to vispārējo pārskatīšanu. 5. pasākuma ietvaros uzrādīto darbību izmaksu kopsumma PP4 laikā nominālā izteiksmē ir 9,4 miljoni EUR.

(45) Kopumā pieci veiktspējas pasākumi, uz kuriem Nīderlande atsaucas, lai pamatotu novirzi no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, ir būtiski gan lieluma, gan finansiālās ietekmes ziņā. Ir vajadzīga sīkāka minēto veiktspējas pasākumu analīze, lai novērtētu to tvērumu, izmaksas un samērīgumu, ņemot vērā veiktspējas mērķu sasniegšanu.

(46) Neskarot 45. apsvērumā minētās papildu analīzes iznākumu, tomēr ir skaidrs, ka Nīderlandes paziņotās papildu izmaksas par veiktspējas pasākumiem, kas minēti 29.–44. apsvērumā, tikai daļēji pamato novēroto vidējo gada starpību PP4 laikā ar Savienības mēroga izmaksu efektivitātes ilgtermiņa tendenci, kā aprēķināts 23. apsvērumā. Tāpēc minēto novirzi nevar attiecināt tikai uz iesniegto veiktspējas pasākumu papildu aprēķinātajām izmaksām neatkarīgi no tā, vai minētie pasākumi kopumā tiek uzskatīti par nepieciešamiem un samērīgiem vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai.

(47) Tāpēc Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Nīderlandi.

(48) Attiecībā uz kritēriju, kas noteikts Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā, ir pietiekami norādīt, ka Nīderlande pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā nav norādījusi nekādus pārstrukturēšanas pasākumus, kas pamatotu novirzi no Savienības mēroga *DUC* tendences vai Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences. Tāpēc 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs nav izpildīts attiecībā uz Nīderlandi.

SECINĀJUMI

(49) Noslēgumā Komisija uzskata, ka Nīderlande pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā nav pienācīgi ņēmusi vērā Īstenošanas lēmuma (ES) 2025/1040 3. pantā izklāstītos ieteikumus attiecībā uz izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķiem savā maršruta tarifikācijas zonā.

(50) Konkrētāk, Komisija norāda, ka pārskatītie Nīderlandes ierosinātie izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi neatbilst ne Savienības mēroga *DUC* PP4 tendencei, ne Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendencei. Komisija arī norāda, ka tarifikācijas zonai ierosinātās aprēķinātās izmaksas nav samazinātas pietiekami, lai nodrošinātu atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

(51) Visbeidzot, Komisija, pamatojoties uz pārskatītajā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projektā sniegtajiem elementiem un pamatojumiem, nekonstatēja, ka novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences būtu attiecināma tikai uz papildu izmaksām, kas radušās veiktspējas pasākumu dēļ. Lai pārbaudītu citus Nīderlandes izvirzītos darbības un ekonomiskos apsvērumus, kas pamatotu 16., 17. un 20. apsvērumā novērotās novirzes attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a)–c) apakšpunktā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem, būtu vajadzīga papildu informācija un analīze.

(52) Tāpēc, pamatojoties uz 15.–51. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, Komisija šajā pārskatītā *FABEC* darbības uzlabošanas plāna projekta novērtēšanas posmā uzskata, ka joprojām ir šaubas par to, cik atbilstīgi ir Nīderlandes ierosinātie pārskatītie izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi.

(53) Tāpēc Komisija ir nolēmusi sākt sīkāku pārbaudi, kas norādīta Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 15. panta 3. punktā, attiecībā uz Nīderlandes maršruta tarifikācijas zonai ierosinātajiem izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķiem,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Šādi Nīderlandes maršruta tarifikācijas zonai ierosinātie izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti PP4 pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru funkcionālā gaisa telpas bloka līmenī ir izstrādājusi Beļģija, Vācija, Francija, Luksemburga, Nīderlande un Šveice, rada šaubas par to atbilstību Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

Nīderlandes maršruta tarifikācijas zona	**2019. gada bāzes līnijas vērtība**	**2024. gada bāzes līnijas vērtība**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Pārskatītie izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķi, kas izteikti kā aprēķinātās vienības izmaksas (reālā izteiksmē 2022. gada cenās)	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73 EUR**

2. pants

1. Ar šo tiek sākta Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 15. panta 3. punktā noteiktā sīkākas pārbaudes procedūra attiecībā uz 1. pantā minētajiem izmaksu efektivitātes darbības uzlabošanas mērķiem.

2. Lai sniegtu atbalstu 1. pantā minēto darbības uzlabošanas mērķu turpmākajā novērtēšanā, Nīderlande pēc Komisijas pieprasījuma sniedz būtiskus papildu datus un informāciju attiecībā uz šā lēmuma pielikumā noteiktajiem elementiem.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Beļģijas Karalistei, Vācijas Federatīvajai Republikai, Francijas Republikai, Luksemburgas Lielhercogistei un Nīderlandes Karalistei.

Briselē, 2026. gada 27. martā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Apostolos TZITZIKOSTAS

PIELIKUMS

NEIZSMEĻOŠS TURPMĀKAS ANALĪZES ELEMENTU SARAKSTS ATTIECĪBĀ UZ NĪDERLANDES MARŠRUTA TARIFIKĀCIJAS ZONAS DARBĪBAS UZLABOŠANAS MĒRĶIEM JOMĀ "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

1. Aprēķinātās izmaksas ceturtajam pārskata periodam (PP4), īpašu uzmanību pievēršot turpmākajiem 2027., 2028. un 2029. kalendārajiem gadiem, tai skaitā detalizēti pieņēmumi un parametri, kas ir šo aprēķināto izmaksu pamatā, par katru tarifikācijas zonas tvērumā ietilpstošo subjektu.

2. Aprēķināto vienības izmaksu bāzes līnijas vērtībām piemērotās korekcijas 2019. un 2024. gadam.

3. Jaunākās pieejamās faktiskās izmaksas, kas reģistrētas par 2025. gadu, par katru tarifikācijas zonas tvērumā ietilpstošo subjektu.

4. Pārskatītajā darbības uzlabošanas plāna projektā izmantotie pieņēmumi par satiksmi un jaunākā pieejamā informācija par prognozēto satiksmes attīstību tarifikācijas zonā PP4 laikā.

5. Pasākumi, uz kuriem atsaucas Nīderlande, lai pamatotu novērotās novirzes no Savienības mēroga izmaksu efektivitātes tendencēm, pamatojoties uz papildu izmaksām veiktspējas darbības uzlabošanas mērķu sasniegšanai, un stimulu shēmas, kas saistītas ar minētajiem veiktspējas mērķiem.

6. Vietējie apstākļi, kas, iespējams, pamato atkāpi no Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta a)–c) apakšpunktā noteiktajiem novērtēšanas kritērijiem.