KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2022/779

(2022. gada 13. aprīlis)

par darbības uzlabošanas mērķu, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Polija 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) 2304)

(Autentisks ir tikai teksts poļu 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 Polijas 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 Polijas 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 Polijas 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 Polija 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.).

Polija	**Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no *EASA* A līmeņa līdz D līmenim**				
Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	**Drošības pārvaldības mērķis**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Drošības politika un mērķi	C	C	C	**C**
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	**D**
	Drošības garantija	C	C	C	**C**
	Drošības veicināšana	C	C	C	**C**
	Drošības kultūra	C	C	C	**C**

(11) Saistībā ar Polijas ierosinātajiem drošības mērķu projektiem attiecībā uz visiem aptvertajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem Komisija ir konstatējusi, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmeni ir plānots sasniegt 2024. gadā attiecībā uz mērķi "drošības riska pārvaldība", savukārt attiecībā uz citiem drošības pārvaldības mērķiem vietējie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķa līmenim, kas noteikts katram kalendārajam gadam no 2021. līdz 2024. gadam.

(12) Komisija norāda, ka Polijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (*ANSP*) ir noteikti pasākumi vietējo drošības mērķu sasniegšanai, piemēram, pasākumi, kas jāveic, lai nodrošinātu atbilstību Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2017/373 ([6]), drošības procesu pārskatīšana, vadītājiem paredzēto drošības apmācību atjaunināšana, drošības vadības rādītāju izstrāde, drošības veicināšanas turpināšana, kā arī paraugprakses, dokumentu un procedūru ieviešana atbilstoši valsts un starptautiskajiem noteikumiem.

(13) Pamatojoties uz konstatējumiem, kas izklāstīti 11. un 12. apsvērumā, un ņemot vērā to, ka Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķi drošības jomā, kas noteikti Īstenošanas lēmumā (ES) 2021/891, jāsasniedz līdz *RP3* pēdējam gadam, proti, 2024. gadam, Polijas 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" Polijas 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 Polijas 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 Polija, 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**
Polijas maršruta vides mērķu projekti, kas izteikti kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Atsauces vērtības Polijai	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

(17) Komisija konstatē, ka Polijas 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 atzīmē, ka Polija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi vairākus pasākumus vietējo vides mērķu sasniegšanai, tajā skaitā nozares konfigurāciju reorganizāciju Varšavas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centram, uzlabotas gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju ieviešana, kā arī uzlabojumi Varšavas termināļa manevrēšanas laukumā.

(19) Turklāt Komisija konstatē, ka Polija kopš 2019. gada februāra jau ir ieviesusi brīvā maršruta gaisa telpu (*FRA*) no 95. lidojuma līmeņa līdz 660. lidojuma līmenim. Komisija arī norāda, ka Polija plāno 2024. kalendārajā gadā turpināt paplašināt *FRA*, ietverot Baltijas funkcionālo gaisa telpas bloku (*FAB*), Slovākiju un Ukrainu.

(20) Pamatojoties uz 17.–19. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Polijas 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" Polijas 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 Polijas 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) Polijas ierosinātie maršruta veiktspējas mērķu projekti par *RP3*, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā, kā arī atbilstošās atsauces vērtības, kuras noteiktas tīkla darbības plānā, ir šādas:

	2021	2022	2023	2024
Polijas maršruta veiktspējas mērķu projekti, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Atsauces vērtības Polijai	0,07	0,12	0,12	0,12

(24) Komisija konstatē, ka Polijas 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 Polija darbības uzlabošanas plāna projektā ir norādījusi virkni pasākumu, kuri paredzēti vietējo maršruta veiktspējas mērķu sasniegšanai. Minētie pasākumi ietver pastāvīgu gaisa satiksmes vadības dispečeru apmācību, elastīgu personāla plānošanu un vadību, sektoru skaita palielināšanu un uzlabotus sektoru atvēršanas laikus, kā arī pārrobežu *FRA* ieviešanu.

(26) Pamatojoties uz 24. un 25. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, mērķu projekti, kas ietverti Polijas 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 Poliju.

(28) Konkrētāk, lidostu līmenī salīdzinot valsts mērķu projektus attiecībā uz vidējo ielidošanas *ATFM* kavēšanos ar līdzīgu lidostu darbību otrajā pārskata periodā (*RP2*), Komisija ir konstatējusi, ka Varšavas Šopēna, Varšavas Modlinas, Krakovas Balices un Katovices Pižovices lidostā *ATFM* kavēšanās ir paredzama lielāka, nekā prognozēts līdzīgām lidostām.

(29) Tāpēc Komisija uzskata, ka Polijai 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 trešajam pārskata periodam, ņemot vērā iepriekš 28. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata šie mērķi, koriģējot tos uz leju.

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

(30) Galvenajā darbības jomā "izmaksu efektivitāte" Polijas 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) Polijas ierosinātie maršruta izmaksu efektivitātes mērķu projekti par *RP3* ir šādi:

Polijas 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)	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 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 Polijas maršruta vienības izmaksu tendence, kas ir –1,7 % 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 Polijas maršruta vienības izmaksu ilgtermiņa tendence *RP2* un *RP3* laikā, kas ir –0,4 % 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 Polijas bāzes līnijas vērtība *DUC* 41,07 EUR, izteikta reālā izteiksmē 2017. gada cenās ("*EUR2017*"), ir par 5,4 % lielāka nekā attiecīgās salīdzinājuma grupas vidējā bāzes līnijas vērtība 38,96 EUR, izteikta *EUR2017*. Tomēr Komisija norāda, ka Polijas aprēķinātās maršruta vienības izmaksas 2024. gadam ir par 6,7 % mazākas nekā salīdzinājuma grupas vidējās izmaksas.

(36) Komisija ir plašāk pārbaudījusi, vai 34. un 35. 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 minētā novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences ir radusies tikai to papildus aprēķināto izmaksu dēļ, kuras 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.

(37) Attiecībā uz Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 IV pielikuma 1.4. punkta d) apakšpunkta i) punktā noteikto kritēriju Komisija norāda, ka Polija savā darbības uzlabošanas plāna projektā norāda plašu pasākumu klāstu, ko veic aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (*PANSA*) vietējo veiktspējas mērķu sasniegšanai. Šie pasākumi ir sīki un kvantitatīvi norādīti darbības uzlabošanas plāna projektā.

(38) Patiešām, Polija plāno *RP3* laikā ievērojami palielināt gaisa satiksmes vadības dispečeru skaitu Varšavas lidojumu rajona gaisa satiksmes vadības centra darbībās. Polija sīkāk paskaidro, ka papildu gaisa satiksmes dispečeru apmācība un pieņemšana darbā ļaus *PANSA* īstenot gaisa telpas atkārtotu sektorizāciju, kā arī apmierināt prognozēto satiksmes pieprasījumu, kas, paredzams, sasniegs 2019. gada līmeni līdz *RP3* beigām.

(39) Komisija konstatē investīciju izmaksu pieaugumu, kas saistītas ar veiktspējas palielināšanas projektiem, piemēram, *ATM* sistēmas modernizāciju un ar to saistītām izmaiņām, jaunu vadības telpu un radiosakaru staciju izveidošanu, kā arī novērošanas infrastruktūras nomaiņu un attīstību. Polija norāda, ka plānotie *RP3* kapitālizdevumi ir vērsti uz investīcijām, kas saistītas ar veiktspēju, un ar tiem varēs optimizēt gaisa telpu (piemēram, gaisa telpas vertikālo sadalījumu trīs līmeņos), kā arī uzlabot pakalpojumu sniegšanas noturību, mērogojamību un elastību.

(40) Pamatojoties uz darbības izvērtēšanas iestādes detalizēto analīzi, Komisija uzskata, ka attiecīgie pasākumi, ko Polija ir izklāstījusi darbības plāna projektā, patiešām ir nepieciešami, lai sasniegtu vietējās veiktspējas mērķus. Turklāt, ņemot vērā darbības izvērtēšanas iestādes veikto izvērtējumu, var secināt, ka šo pasākumu papildu izmaksas ir lielākas nekā 34. apsvērumā minētā novirze no Savienības mēroga *DUC* ilgtermiņa tendences.

(41) Tāpēc, ņemot vērā 37.–40. apsvērumu, Komisija uzskata, ka 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs ir izpildīts attiecībā uz Poliju.

(42) No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka nav nepieciešams sīkāk pārbaudīt, vai attiecībā uz Poliju ir izpildīts 1.4. punkta d) apakšpunkta ii) punktā noteiktais kritērijs.

(43) Pamatojoties uz 33.–42. apsvērumā izklāstītajiem konstatējumiem, ierosinātie mērķi, kas ietverti Polijas 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

(44) 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 tika konstatēts, ka tie rada bažas attiecībā uz Poliju.

(45) Pirmkārt, salīdzinot *RP3* termināla *DUC* tendenci ar maršruta *DUC* tendenci, Komisija ir konstatējusi, ka Polijas termināla *DUC* tendence, kas termināla 1. tarifikācijas zonā ir +2,2 % un attiecīgi 2. tarifikācijas zonā +1,9 %, ir lielāka nekā Polijas maršruta *DUC* tendence tarifikācijas zonas līmenī, kas ir –1,7 % *RP3* laikā.

(46) Otrkārt, Komisija norāda, ka termināla *DUC* tendences mērķu projekti attiecībā uz Polijas termināla 1. tarifikācijas zonu, kas ir +2,2 % *RP3* laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla *DUC* tendence –8,9 %, kas novērota *RP2* laikā. Turklāt termināla *DUC* tendences mērķu projekti attiecībā uz Polijas termināla 2. tarifikācijas zonu, kas ir +1,9 % *RP3* laikā, ir lielāki nekā faktiskā termināla *DUC* tendence –2,6 %, kas novērota *RP2* laikā.

(47) Tāpēc Komisija uzskata, ka Polijai saistībā ar tās galīgā darbības uzlabošanas plāna pieņemšanu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2019/317 16. panta a) punktu būtu papildus jāpamato termināla izmaksu efektivitātes mērķi trešajam pārskata periodam, ņemot vērā iepriekš 45. un 46. apsvērumā minētos konstatējumus, vai būtu jāpārskata šie mērķi, koriģējot tos uz leju.

SECINĀJUMI

(48) Pamatojoties uz 9.–47. apsvērumā izklāstīto novērtējumu, Komisija ir konstatējusi, ka Polijas iesniegtajā darbības uzlabošanas plāna projektā norādītie darbības uzlabošanas mērķi atbilst Savienības mēroga darbības uzlabošanas mērķiem.

(49) 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.

(50) 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 Polija 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 Polijas Republikai.

Briselē, 2022. gada 13. aprīlī

Komisijas vārdā –
Komisijas locekle
Adina VĂLEAN

PIELIKUMS

Darbības uzlabošanas mērķi, kas iekļauti darbības uzlabošanas plāna projektā, kuru Polija 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

Polija	**Drošības pārvaldības efektivitātes mērķi, kas izteikti kā īstenošanas līmenis, sākot no EASA A līmeņa līdz D līmenim**				
Attiecīgie aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji	**Drošības pārvaldības mērķis**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Drošības politika un mērķi	C	C	C	**C**
	Drošības riska pārvaldība	C	C	C	**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**
Polijas maršruta vides mērķu projekts, kas izteikts kā faktiskās trajektorijas vidējā horizontālā maršruta lidojuma efektivitāte	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**	**1,65 %**
Atsauces vērtības Polijai	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "VEIKTSPĒJA"

Maršruta *ATFM* kavēšanās minūtes vidēji katrā lidojumā

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Polijas maršruta veiktspējas mērķu projekti, kas izteikti *ATFM* kavēšanās minūtēs katrā lidojumā	**0,07**	**0,12**	**0,12**	**0,12**
Atsauces vērtības Polijai	0,07	0,12	0,12	0,12

GALVENĀ DARBĪBAS JOMA "IZMAKSU EFEKTIVITĀTE"

Maršruta aeronavigācijas pakalpojumu aprēķinātās vienības izmaksas

Polijas 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)	**169,6 PLN**	**174,8 PLN**	**320,1 PLN**	**200,2 PLN**	**172,0 PLN**	**163,2 PLN**
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR