ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/728 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Απριλίου 2022

σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στα προσχέδια εθνικών σχεδίων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς και σχετικά με τη διατύπωση συστάσεων για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 2283]

(Τα κείμενα στην ολλανδική, την αγγλική, τη γαλλική, τη γερμανική, την ελληνική, τη λετονική, τη μαλτέζικη, τη ρουμανική και τη σουηδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (στο εξής: κανονισμός-πλαίσιο) ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ιστορικό

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, πρέπει να θεσπιστεί σύστημα επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής ([2]), τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καθορίσουν, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Οι στόχοι επιδόσεων πρέπει να συνάδουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή για την οικεία περίοδο αναφοράς. Η Επιτροπή είναι αρμόδια να αξιολογεί αν οι προτεινόμενοι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(2) Η έξαρση της πανδημίας COVID-19 έχει επηρεάσει σημαντικά, από το πρώτο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους 2020, τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ενώ έχει οδηγήσει και σε σημαντική μείωση της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με τα επίπεδα προ πανδημίας, λόγω των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την ανάσχεση της πανδημίας.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 (ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1).

(3) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς αρχικά καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής ([3]). Δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκαν στη συνέχεια από τα κράτη μέλη καταρτίστηκαν πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, δεν ήταν δυνατόν να λάβουν υπόψη τη σημαντική μεταβολή των συνθηκών που προκάλεσε η πανδημία στις αεροπορικές μεταφορές.

(4) Για την αντιμετώπιση του αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής ([4]) θεσπίστηκαν έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 2 Ιουνίου 2021, την εκτελεστική απόφαση 2021/891 της Επιτροπής ([5]) σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας.

(5) Όλα τα κράτη μέλη έχουν καταρτίσει και εγκρίνει προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που περιέχουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προς αξιολόγηση έως την 1η Οκτωβρίου 2021. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας αυτών των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να υποβάλουν επικαιροποιημένα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων έως τις 17 Νοεμβρίου 2021. Η αξιολόγηση της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στα επικαιροποιημένα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υπέβαλαν τα κράτη μέλη.

(6) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση γνωμοδότησης σχετικά με την αξιολόγηση των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

Κριτήρια αξιολόγησης

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των εθνικών στόχων ή των στόχων σε επίπεδο FAB βάσει των κριτηρίων αξιολόγησης που προβλέπονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, και λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών. Όσον αφορά κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων και τους σχετικούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση με επανεξέταση των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού.

(8) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας πτήσεων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο που προτείνονται από όλα τα κράτη μέλη συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και, ως εκ τούτου, στην παρούσα απόφαση δεν παρατίθενται σχετικά πορίσματα.

(9) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη σχετικά με τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιέχονται στο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζόντιου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων για το περιβάλλον σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

([3]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής, της 29ης Μαΐου 2019, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 (ΕΕ L 144 της 3.6.2019, σ. 49).

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2020, σχετικά με έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού λόγω της πανδημίας COVID-19 (ΕΕ L 366 της 4.11.2020, σ. 7).

([5]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/903 (ΕΕ L 195 της 3.6.2021, σ. 3).

(10) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, ο οποίος είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και ότι, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ως εκ τούτου, δεν ήταν σκόπιμο τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, αξιολογήθηκε η συνοχή των στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι περιβαλλοντικών επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που προτείνονται από όλα τα κράτη μέλη συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και, ως εκ τούτου, στην παρούσα απόφαση δεν παρατίθενται σχετικά πορίσματα.

(11) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη όσον αφορά τη μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιέχονται στο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή, συμπεριλαμβανομένης ιδίως επανεξέτασης των προγραμματιζόμενων μειζόνων επενδύσεων και του καθεστώτος ή των καθεστώτων παροχής κινήτρων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(12) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, ο οποίος είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και ότι, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ως εκ τούτου, δεν ήταν σκόπιμο τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, αξιολογήθηκε η συνοχή των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.

(13) Επιπλέον, σε σχέση με την αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή περιλαμβανόμενων στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, για τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Στις περιπτώσεις όπου διαπιστώθηκε ότι αυτοί οι στόχοι των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων εγείρουν ανησυχίες, τα σχετικά πορίσματα παρατίθενται στην παρούσα απόφαση.

(14) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη όσον αφορά το καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Τα εν λόγω κριτήρια είναι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και την τρίτη περίοδο αναφοράς (2015-2024) και η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης σε σύγκριση με τη μέση τιμή των ζωνών χρέωσης στις οποίες οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον.

(15) Στις περιπτώσεις όπου διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή δεν συνάδουν με τα κριτήρια που προβλέπονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω, με βάση τις αιτιολογήσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχονται στα οικεία σχέδια επιδόσεων, αν θα μπορούσε να κριθεί αναγκαία και αναλογική κάποια απόκλιση βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, με την προϋπόθεση ότι η απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλεται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή με μέτρα αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(16) Στο πλαίσιο της αξιολόγησης των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή λήφθηκαν υπόψη οι τοπικές συνθήκες. Η εν λόγω αξιολόγηση συμπληρώθηκε με επανεξέταση των στοιχείων που προβλέπονται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, συγκεκριμένα των κύριων παραγόντων και παραμέτρων στις οποίες στηρίζονται οι στόχοι αυτοί όπως ορίζονται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(17) Επιπλέον, σε σχέση με την αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, για τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή συμπλήρωσε την επανεξέτασή της με αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Στις περιπτώσεις όπου διαπιστώθηκε ότι αυτοί οι στόχοι των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων εγείρουν ανησυχίες, τα σχετικά πορίσματα παρατίθενται στην παρούσα απόφαση.

(18) Σύμφωνα με το σημείο 2 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, όσον αφορά την αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την επανεξέτασή της με αξιολόγηση των σχεδίων καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέτασε αν τα σχέδια καθεστώτων παροχής κινήτρων πληρούν τις ουσιώδεις απαιτήσεις που παρατίθενται στο άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Στις περιπτώσεις όπου διαπιστώθηκε ότι αυτά τα σχέδια καθεστώτων παροχής κινήτρων εγείρουν ανησυχίες, τα σχετικά πορίσματα παρατίθενται στην παρούσα απόφαση.

Ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με την εξέλιξη της κυκλοφορίας

(19) Σύμφωνα με τις βασικές προβλέψεις κυκλοφορίας της STATFOR τον Οκτώβριο του 2021, η εναέρια κυκλοφορία σε κλίμακα Ένωσης θα φθάσει στα προ της πανδημίας επίπεδα κατά τη διάρκεια του 2023 και θα υπερβεί τα επίπεδα αυτά το 2024. Ωστόσο, το επίπεδο αβεβαιότητας όσον αφορά την εξέλιξη της κυκλοφορίας παραμένει ιδιαίτερα υψηλό, λόγω των κινδύνων που σχετίζονται με την εξέλιξη της επιδημιολογικής κατάστασης λόγω της νόσου COVID-19. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ανάκαμψη της κυκλοφορίας αναμένεται να είναι άνιση μεταξύ των κρατών μελών.

(20) Αντίστοιχα, η αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς σε αρκετά κράτη μέλη προβλέπεται να είναι πολύ χαμηλότερη από τη μέση αύξηση της κυκλοφορίας σε κλίμακα Ένωσης, ο δε όγκος κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς προβλέπεται να παραμείνει κάτω από τα προ πανδημίας επίπεδα σε ορισμένα από τα εν λόγω κράτη μέλη. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι το γεγονός αυτό καθιστά την επίτευξη των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης πιο απαιτητική για τα οικεία κράτη μέλη και έχει λάβει υπόψη το σημείο αυτό κατά την επανεξέταση των τοπικών συνθηκών που σχετίζονται με την αξιολόγηση κάθε προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ FAB ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ (ΣΤΟ ΕΞΗΣ: FABEC)

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας — Βέλγιο και Λουξεμβούργο

(21) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή του Βελγίου και του Λουξεμβούργου	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

(22) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης του Βελγίου και του Λουξεμβούργου, ήτοι +5,7 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(23) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης του Βελγίου και του Λουξεμβούργου για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +4,0 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(24) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας του Βελγίου και του Λουξεμβούργου, η οποία ανέρχεται σε 83,28 EUR, εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά 13,2 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (73,56 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω διαφορά καθίσταται ακόμη μεγαλύτερη κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή του Βελγίου και του Λουξεμβούργου για το 2024 είναι κατά 49,9 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.

(25) Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(26) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται σε περίπου 41 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη εκτιμώμενη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 92,6 εκατ. EUR σε EUR2017.

(27) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αναφέρονται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή skeyes και MUAC σε σχέση με τα μέτρα για την αύξηση της χωρητικότητας.

(28) Από τη μια πλευρά, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων επισημαίνεται ότι η πολυπλοκότητα του εναέριου χώρου Βελγίου-Λουξεμβούργου συνιστά παράγοντα που αυξάνει τον σχετικό φόρτο εργασίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και, ως εκ τούτου, επηρεάζει αρνητικά την παραγωγικότητα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τη βάση κόστους κατά τη διαδρομή. Κατά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, αυτός είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες στους οποίους οφείλεται η απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης.

(29) Από την άλλη πλευρά, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο ισχυρίζονται ότι αμφότεροι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή (στο εξής: ANSP), δηλαδή η skeyes και η MUAC, αντιμετωπίζουν ιδιαίτερες προκλήσεις όσον αφορά την παροχή επαρκούς χωρητικότητας για την κάλυψη της ζήτησης εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και πέραν αυτής.

(30) Όσον αφορά τη skeyes, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων αναφέρεται καταρχάς ότι αναμένεται μεγάλος αριθμός συνταξιοδοτήσεων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, λόγω της τρέχουσας ηλικιακής διάρθρωσης του εργατικού δυναμικού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας.

(31) Αναφέρεται ότι η ισχύουσα βελγική νομοθεσία προβλέπει ότι οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να αποσύρονται από την υπηρεσία πέντε έτη πριν από την ημερομηνία συνταξιοδότησής τους. Κατά τη διάρκεια των πέντε αυτών ετών, δικαιούνται προσυνταξιοδότηση (στο εξής: σύστημα DISPO) και λαμβάνουν αποζημίωση ίση με το 75 % έως 85 % του τελευταίου μισθού τους. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας υπάγονται επί του παρόντος στο σύστημα DISPO στην ηλικία των 56 ετών, ενώ αυτό το όριο ηλικίας πρόκειται να αυξηθεί στα 57 έτη. Από το 2025 και μετά, το 30 % των εν υπηρεσία ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας της skeyes φτάνουν στην ηλικία προσυνταξιοδότησης κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, ενώ ένα επιπλέον 20 % των εν υπηρεσία ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας προβλέπεται να δικαιούνται προσυνταξιοδότηση κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(32) Η skeyes σχεδιάζει να προσλάβει και να εκπαιδεύσει νέους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό την αντικατάσταση όσων προβλέπεται να συνταξιοδοτηθούν και την παροχή χωρητικότητας ανάλογης της προβλεπόμενης ζήτησης κυκλοφορίας. Σύμφωνα με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η skeyes θα επιβαρυνθεί εν προκειμένω με πρόσθετες δαπάνες που θα κατανεμηθούν στη βάση κόστους κατά τη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που σχετίζονται με το σύστημα προσυνταξιοδότησης DISPO.

(33) Επιπλέον, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων επισημαίνεται ότι η skeyes σκοπεύει να αντικαταστήσει το σύστημά της για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM) με ένα ενιαίο, ολοκληρωμένο και εναρμονισμένο σύστημα διαχείρισης του εναέριου χώρου με τη MUAC και τη βελγική άμυνα, το οποίο θεωρείται απαραίτητο για τη στήριξη της ενοποίησης των πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών ATM και την ενίσχυση της χωρητικότητας και της επιχειρησιακής αποδοτικότητας.

(34) Όσον αφορά τη MUAC, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο παραπέμπουν στη συλλογική σύμβαση που συνάφθηκε το 2019 και η οποία, ουσιαστικά, αποσκοπεί στην αύξηση της διαθεσιμότητας ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να μετριαστεί το χάσμα μεταξύ διαθεσιμότητας προσωπικού και ζήτησης κυκλοφορίας. Οι διατάξεις ευελιξίας που θεσπίστηκαν στη συμφωνία συνοδεύονται από αύξηση των μισθολογικών κλιμάκων κατά σχεδόν 11 %, γεγονός που επηρεάζει τη βάση κόστους καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

(35) Αναφέρεται επίσης ότι η MUAC επιβαρύνεται με πρόσθετες δαπάνες κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς σε σχέση με συγκεκριμένες βελτιώσεις της διαδικασίας μετεπιχειρησιακής ανάλυσης και των σχετικών εργαλείων, γεγονός που αποσκοπεί στην περαιτέρω βελτιστοποίηση του προγραμματισμού των καθημερινών λειτουργιών.

(36) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι αποκλίσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (26) δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά στις πρόσθετες δαπάνες που συνδέονται με τα σχετικά με τη χωρητικότητα μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών που σχετίζονται με την πρόσληψη και εκπαίδευση νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και των δαπανών για μείζονες επενδύσεις σχετικές με τη χωρητικότητα. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αναφερθείσες αποκλίσεις του κόστους από τις τάσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο είναι υπερβολικά μεγάλες για να αποδοθούν αποκλειστικά στα αναφερθέντα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

(37) Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.

(38) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο δεν παρουσίασαν στο οικείο προσχέδιο των σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.

(39) Όσον αφορά τα στοιχεία προς επανεξέταση που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) περίπτωση vii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι έχει θεσπιστεί αναθεωρημένη μεθοδολογία κατανομής κόστους για τον σκοπό της κατανομής του καθορισμένου κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών για την τρίτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά το Βέλγιο. Οι προτεινόμενες αλλαγές αφορούν την κατανομή του κόστους των υπηρεσιών ελέγχου προσέγγισης που βαρύνει τη skeyes και την κατανομή του κόστους που συνδέεται με τις δαπάνες της εθνικής εποπτικής αρχής. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενες αλλαγές έχουν ειδικότερα ως αποτέλεσμα το κόστος των υπηρεσιών ελέγχου προσέγγισης να κατανέμεται εξολοκλήρου στη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή.

(40) Η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωση της αλλαγής στη μεθοδολογία κατανομής του κόστους που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 93 με τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και στο άρθρο 22 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Η Επιτροπή θα εξετάσει περαιτέρω τα σχετικά στοιχεία κατά το στάδιο της αξιολόγησης του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του FABEC σε σχέση με τον εκάστοτε πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(41) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (21) έως (40), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, όσον αφορά τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή του Βελγίου και του Λουξεμβούργου, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας — Βέλγιο

(42) Η Επιτροπή διατυπώνει ανησυχίες όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες στο Βέλγιο, σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(43) Πρώτον, συγκρίνοντας την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών της ζώνης χρέωσης τερματικών τελών του Βελγίου (+ 6,3 %) είναι υψηλότερη από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης τελών του Βελγίου (+ 5,7 %) κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(44) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών του Βελγίου, ήτοι +6,3 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (+ 0,5 %).

(45) Τρίτον, συγκρίνοντας τους εθνικούς στόχους για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, με τις επιδόσεις παρεμφερών αερολιμένων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας για τον αερολιμένα των Βρυξελλών εκτιμάται ότι υπερβαίνει το διάμεσο καθορισμένο κόστος μονάδας της συναφούς ομάδας σύγκρισης κατά σημαντικό περιθώριο.

(46) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους για την οικονομική αποδοτικότητα των τερματικών υπηρεσιών υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους για το καθορισμένο κόστος μονάδας τερματικών υπηρεσιών, για την τρίτη περίοδο αναφοράς, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η οποία συμπληρώνει την αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων — FABEC

(47) Όσον αφορά τα στοιχεία προς επανεξέταση που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή που προτείνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC περιλαμβάνει μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα ίσο με το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα, αμφότερα εκ των οποίων ανέρχονται στο 0,5 % του καθορισμένου κόστους.

(48) Βάσει γνωμοδότησης εμπειρογνωμόνων που παρασχέθηκε από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν το προτεινόμενο μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα, το οποίο ανέρχεται στο 0,5 % του καθορισμένου κόστους, θα είχε ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(49) Όσον αφορά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών, τα οποία προτείνονται για τις ζώνες χρέωσης τερματικών τελών του Βελγίου, της Γαλλίας και των Κάτω Χωρών, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το αν τα προτεινόμενα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα, τα οποία ανέρχονται για το σύνολο αυτών των καθεστώτων παροχής κινήτρων στο 0,5 % του καθορισμένου κόστους, θα είχαν ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(50) Όσον αφορά το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών που προτείνεται για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών του Λουξεμβούργου, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς το αν το προτεινόμενο μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα, το οποίο ανέρχεται στο 0,25 % του καθορισμένου κόστους, θα είχε ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(51) Ως εκ τούτου, όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από το FABEC, το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να αναθεωρήσουν τα οικεία προσχέδια των καθεστώτων παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή, ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, γεγονός που κατά την άποψη της Επιτροπής αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

(52) Επιπλέον, όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από το FABEC, το Βέλγιο, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να αναθεωρήσουν τα οικεία προσχέδια των καθεστώτων παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών, ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, γεγονός που κατά την άποψη της Επιτροπής αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

(53) Οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ελλάδα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση, και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για την τρίτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021, έχουν ως εξής:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Τιμές αναφοράς για την Ελλάδα, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,10	0,14	0,15	0,15

(54) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ελλάδα για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024 στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι υψηλότεροι από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021. Εν προκειμένω, η μεγαλύτερη απόκλιση των στόχων χωρητικότητας, που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο, από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς παρατηρείται για το ημερολογιακό έτος 2021.

(55) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που περιγράφονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνουν μέρος μόνο των μέτρων που είχαν καθοριστεί στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν μείζονες επενδύσεις για την αναβάθμιση της υποδομής ATM, την πρόσληψη συνολικά 70 ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης ως ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε κέντρα ελέγχου περιοχής κατά τη διάρκεια του ημερολογιακού έτους 2022, καθώς και μέτρα αναδιάρθρωσης του εναέριου χώρου.

(56) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι αρκετά σχετικά μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021 δεν περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Ελλάδα, γεγονός που ενδέχεται να οδηγήσει σε κενό χωρητικότητας κατά τα ημερολογιακά έτη 2023 και 2024. Με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ελλάδα, δεν είναι επίσης σαφής ο τρόπος διαχείρισης της σημαντικής αύξησης του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και της επακόλουθης επαγγελματικής εκπαίδευσης στην πράξη από το ημερολογιακό έτος 2022 και μετά, με παράλληλη κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης χωρητικότητας.

(57) Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι στόχοι χωρητικότητας της Ελλάδας που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι υψηλότεροι από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς κατά την περίοδο 2021-2024, φαίνεται, όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού 2019/317, ότι τα προτεινόμενα μέτρα θα είναι ανεπαρκή για την κάλυψη της αναμενόμενης ζήτησης κυκλοφορίας, ιδίως υπό το πρίσμα της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας προς το τέλος της τρίτης περιόδου αναφοράς στο πλαίσιο της ανάκαμψης της εναέριας κυκλοφορίας μετά τις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19.

(58) Στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεών της η Ελλάδα αναφέρει ότι οι στόχοι για τα ημερολογιακά έτη 2021-2024 δεν ήταν δυνατό να καθοριστούν σύμφωνα με τις τιμές αναφοράς που περιλαμβάνονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021, λόγω της πιο αισιόδοξης ανάκαμψης της εναέριας κυκλοφορίας που περιλαμβάνεται στις προβλέψεις κυκλοφορίας της STATFOR τον Οκτώβριο του 2021. Η Ελλάδα δηλώνει επίσης ότι οι προτεινόμενοι στόχοι αντικατοπτρίζουν αυτή την αλλαγή των παραδοχών κυκλοφορίας και, ως εκ τούτου, αποκλίνουν από τις τιμές αναφοράς.

(59) Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων αξιολόγησης που παρατίθενται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πληροφορίες και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από την Ελλάδα στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τις σχετικές τοπικές συνθήκες, δεν δικαιολογούν τις προτεινόμενες σημαντικές αποκλίσεις των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή από τις αντίστοιχες τιμές αναφοράς.

(60) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (53) έως (59), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(61) Η Επιτροπή διατυπώνει ανησυχίες όσον αφορά τους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(62) Συγκεκριμένα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά τη σύγκριση, σε επίπεδο αερολιμένων, των εθνικών στόχων του προσχεδίου για τη μέση καθυστέρηση της ATFM κατά την άφιξη με τις επιδόσεις παρεμφερών αερολιμένων, ο αερολιμένας Αθηνών αναμένεται να αντιμετωπίσει μεγαλύτερες καθυστερήσεις ATFM σε σύγκριση με τις προβλεπόμενες για παρεμφερείς αερολιμένες.

(63) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους χωρητικότητας, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

(64) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Ελλάδα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

(65) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ελλάδας, ήτοι +9,1 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(66) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ελλάδας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +0,5 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(67) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ελλάδας, η οποία ανέρχεται σε 23,20 EUR σε EUR2017, είναι κατά 18,9 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (28,59 EUR σε EUR2017). Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Ελλάδας προβλέπεται να υπερβεί τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς, με διαφορά +8,7 % όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2024.

(68) Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(69) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται περίπου σε 54 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε 31 εκατ. EUR σε EUR2017.

(70) Η Ελλάδα αναφέρει στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων ότι κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς προβλέπεται σημαντική αύξηση του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που υπηρετούν στο κέντρο ελέγχου περιοχής της Αθήνας, με αποτέλεσμα συνολικά 71 επιπλέον ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης το 2024 σε σύγκριση με το 2019. Επιπλέον, προβλέπεται να πραγματοποιηθούν αρκετές μείζονες επενδύσεις όσον αφορά την ATM και τα συστήματα επιτήρησης προς το τέλος της περιόδου αναφοράς, με σημαντικό αντίκτυπο στο κόστος από το 2022 και μετά. Η Ελλάδα αναφέρει στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων ότι από το σχετικό κόστος απόσβεσης έχουν αφαιρεθεί υπερτιμολογηθέντα ποσά κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς όσον αφορά καθυστερημένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού.

(71) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις συμβουλές που παρασχέθηκαν από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, υπάρχουν ασάφειες και ανακολουθίες όσον αφορά τη συνολική δέσμη μέτρων που υπέβαλε η Ελλάδα όσον αφορά την υλοποίηση των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο, με αποτέλεσμα ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων να διερωτάται αν τα εν λόγω μέτρα θα εφαρμοστούν αποτελεσματικά και, ως εκ τούτου, αν θα έχουν τον αναμενόμενο αντίκτυπο. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι η Ελλάδα δεν έχει αναλύσει ούτε έχει ποσοτικοποιήσει, στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, τις πρόσθετες δαπάνες που σχετίζονται με την εκπαίδευση και την πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Ελλείψει τεκμηριωμένων πληροφοριών σχετικά με τις εν λόγω δαπάνες, η Επιτροπή εκτιμά ότι αμφότερες οι αποκλίσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (69) είναι υπερβολικά σημαντικές για να αποδοθούν αποκλειστικά σε μέτρα για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

(72) Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (53) έως (59) της παρούσας απόφασης, διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι χωρητικότητας που καθορίζονται από την Ελλάδα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους σε κλίμακα Ένωσης. Ελλείψει στόχων χωρητικότητας που έχουν αξιολογηθεί ως συνεπείς, η Επιτροπή θεωρεί ότι σε αυτό το στάδιο δεν είναι δυνατή η ολοκλήρωση της αξιολόγησης του κριτηρίου που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά την Ελλάδα, διότι τα προβλεπόμενα μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ενδέχεται να πρέπει να τροποποιηθούν στο πλαίσιο της απαιτούμενης αναθεώρησης των στόχων χωρητικότητας.

(73) Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά την Ελλάδα.

(74) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι η Ελλάδα δεν παρουσίασε στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά την Ελλάδα.

(75) Επιπλέον, από την επανεξέταση βασικών παραγόντων και παραμέτρων που αναφέρονται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 και στα οποία στηρίζονται οι στόχοι του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας προέκυψαν τα ακόλουθα πορίσματα όσον αφορά την προτεινόμενη βάση κόστους της Ελλάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(76) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με την έρευνα και τη διάσωση προστέθηκε για πρώτη φορά στη βάση κόστους κατά τη διαδρομή της Ελλάδας την τρίτη περίοδο αναφοράς. Το κόστος αυτό οδηγεί σε σημαντική αύξηση του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή, και ανέρχεται σε περίπου 9 % της βάσης κόστους κατά τη διαδρομή για το 2020 και περίπου 5 % της συνολικής βάσης κόστους κατά τη διαδρομή για το 2024. Η Ελλάδα θα πρέπει να υποβάλει περαιτέρω αιτιολογήσεις στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά την επιλεξιμότητα και την αναλογικότητα του σχετικού καθορισμένου κόστους και την κατανομή του μεταξύ υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και μεταξύ υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλων σχετικών τομέων.

(77) Επιπλέον, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη σύσταση νέας εθνικής εποπτικής αρχής που θα είναι οργανωτικά διαχωρισμένη από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, γεγονός που συνδέεται με την αύξηση του κόστους εποπτείας. Λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του σχετικού πρόσθετου κόστους, η Ελλάδα θα πρέπει να εξηγήσει περαιτέρω τους υποκείμενους παράγοντες κόστους και τις παραδοχές στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

(78) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (64) έως (77), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(79) Η Επιτροπή διατυπώνει ανησυχίες όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(80) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών της Ελλάδας, ήτοι +6,8 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (-3,9 %).

(81) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους για την οικονομική αποδοτικότητα των τερματικών υπηρεσιών υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους για το καθορισμένο κόστος μονάδας τερματικών υπηρεσιών, για την τρίτη περίοδο αναφοράς, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η οποία συμπληρώνει την αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων

(82) Όσον αφορά τα στοιχεία προς επανεξέταση που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τόσο το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή όσο και το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών, τα οποία προτείνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας, περιλαμβάνουν, αφενός, μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους για υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και στο 0,60 % του καθορισμένου κόστους για τερματικές υπηρεσίες και, αφετέρου, μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα που ανέρχεται στο 0,10 % του καθορισμένου κόστους για υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και στο 0,30 % του καθορισμένου κόστους για τερματικές υπηρεσίες.

(83) Όσον αφορά τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων, βάσει γνωμοδότησης εμπειρογνωμόνων που παρασχέθηκε από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν το προτεινόμενο μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα, το οποίο ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους για τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και 0,60 % του καθορισμένου κόστους για τις τερματικές υπηρεσίες, θα είχε ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(84) Ως εκ τούτου, η Ελλάδα θα πρέπει να αναθεωρήσει το οικείο προσχέδιο των καθεστώτων παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, γεγονός που κατά την άποψη της Επιτροπής αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

(85) Οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Κύπρο στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση, και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για την τρίτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021, έχουν ως εξής:

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Τιμές αναφοράς για την Κύπρο, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,10	0,16	0,15	0,15

(86) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Κύπρο για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024 στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι υψηλότεροι από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021. Εν προκειμένω, η μεγαλύτερη απόκλιση των στόχων χωρητικότητας, που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο, από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς παρατηρείται για το έτος 2024, ενώ ακολουθούν οι στόχοι για το 2023 και το 2022, αντίστοιχα.

(87) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που περιγράφονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνουν ορισμένα από τα μέτρα που έχουν καθοριστεί στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν την ενίσχυση των επιπέδων στελέχωσης προσωπικού υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, μείζονες επενδύσεις για την αναβάθμιση της υποδομής ATM, καθώς και μέτρα αναδιάρθρωσης του εναέριου χώρου. Επιπλέον, όσον αφορά τη στελέχωση, ο αριθμός των εν υπηρεσία ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας στο κέντρο ελέγχου περιοχής της Λευκωσίας προβλέπεται να αυξηθεί κατά 22 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(88) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι αρκετά σχετικά μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021 δεν περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Κύπρος, δηλαδή η βελτίωση των τεχνικών διαχείρισης της ροής εναέριας κυκλοφορίας και της χωρητικότητας, η μετάβαση στο νέο κέντρο ελέγχου περιοχής και ένα έργο επιχειρησιακής αριστείας.

(89) Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι στόχοι χωρητικότητας της Κύπρου που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι υψηλότεροι από τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς κατά τα τρία τελευταία ημερολογιακά έτη της τρίτης περιόδου αναφοράς, φαίνεται, όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, ότι τα προτεινόμενα μέτρα θα είναι ανεπαρκή για την κάλυψη της αναμενόμενης ζήτησης κυκλοφορίας, ιδίως υπό το πρίσμα της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(90) Στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων η Κύπρος αναφέρει ότι δεν ήταν δυνατόν να τεθούν πιο φιλόδοξοι στόχοι λόγω μέτρων περικοπής δαπανών για την επίτευξη των στόχων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, καθώς και λόγω της μεταβαλλόμενης γεωπολιτικής κατάστασης που επηρεάζει σημαντικά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

(91) Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων αξιολόγησης που παρατίθενται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πληροφορίες και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από την Κύπρο στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μεταξύ άλλων, όσον αφορά τις σχετικές τοπικές συνθήκες, δεν δικαιολογούν τις προτεινόμενες σημαντικές αποκλίσεις των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή από τις αντίστοιχες τιμές αναφοράς.

(92) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (85) έως (91), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας.

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

(93) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Κύπρο στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Κύπρου	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

(94) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Κύπρου, ήτοι +4,9 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(95) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Κύπρου για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι -0,2 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(96) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Κύπρου, η οποία ανέρχεται σε 26,61 EUR σε EUR2017, είναι κατά 4,7 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (27,91 EUR σε EUR2017). Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Κύπρου υπερβαίνει κατά 6,0 % τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης όσον αφορά το έτος 2024.

(97) Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(98) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται σε περίπου 10 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 6 εκατ. EUR σε EUR2017.

(99) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Κύπρος ανέφερε στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων ότι οι αποκλίσεις του κόστους από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλονται σε μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η ενίσχυση της στελέχωσης και η αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος ATM, τα οποία έχουν ως στόχο να καταστήσουν δυνατή τη λειτουργία πρόσθετων τομέων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων αναφέρει ότι αναμένεται να αναλάβουν υπηρεσία πρόσθετοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, ο δε συνολικός αριθμός ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας εν υπηρεσία προβλέπεται να ανέλθει σε 100 ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης το 2024, έναντι 73 ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης το 2019. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Κύπρος δεν έχει ποσοτικοποιήσει στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων τον αναμενόμενο αντίκτυπο που θα έχουν στο κόστος τα περιγραφόμενα μέτρα που συνδέονται με την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

(100) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι, για τους λόγους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (85) έως (91), διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι χωρητικότητας που καθορίζονται από την Κύπρο στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Ελλείψει στόχων χωρητικότητας που έχουν αξιολογηθεί ως συνεπείς, η Επιτροπή θεωρεί ότι σε αυτό το στάδιο δεν είναι δυνατή η ολοκλήρωση της αξιολόγησης σχετικά με το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά την Κύπρο, διότι τα προβλεπόμενα μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ενδέχεται να τροποποιηθούν στο πλαίσιο της απαιτούμενης αναθεώρησης των στόχων χωρητικότητας.

(101) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων η Κύπρος αναφέρεται σε ένα προβλεπόμενο μέτρο αναδιάρθρωσης το οποίο συνίσταται στη σύσταση νέας εταιρικής οντότητας για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην Κύπρο. Η Κύπρος επισημαίνει ότι προβλέπει κόστος αναδιάρθρωσης σε σχέση με το εν λόγω μέτρο, αλλά τονίζει επίσης ότι η εκτίμηση του εν λόγω κόστους δεν ήταν δυνατή κατά τον χρόνο κατάρτισης του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων. Κατά συνέπεια, το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν περιέχει αιτιολόγηση ή λεπτομέρειες που επιτρέπουν στην Επιτροπή να αξιολογήσει τη δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) σε σχέση με το κοινοποιηθέν μέτρο. Επομένως, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά την Κύπρο.

(102) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (93) έως (101), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΤΟΝΙΑ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

(103) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Λετονία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Λετονίας	2014 βασική τιμή	2019 βασική τιμή	2020-2-021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

(104) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Λετονίας, ήτοι +3,3 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(105) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Λετονίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι -0,4 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(106) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Λετονίας, η οποία ανέρχεται σε 23,61 EUR σε EUR2017, είναι κατά 17,2 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (28,51 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Λετονίας για το 2024 θα συνεχίσει να είναι χαμηλότερο κατά 15 % από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.

(107) Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(108) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Λετονίας και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται σε περίπου 2 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 2 εκατ. EUR σε EUR2017.

(109) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Λετονία καθορίζει ορισμένα μέτρα που έλαβε ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (LGS) με σκοπό την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

(110) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, μετά την εφαρμογή των μέτρων περικοπής δαπανών το 2020 και το 2021, η LGS προτίθεται να αυξήσει το προσωπικό της και τις δαπάνες απόσβεσης εντός των υπόλοιπων ετών της τρίτης περιόδου αναφοράς, με σκοπό να καλυφθεί η ανάκαμψη της κυκλοφορίας που αναμένεται από το 2022 έως το 2024 και να μετριαστεί ο αυξημένος φόρτος εργασίας λόγω των αλλαγών δρομολογίου γύρω από τον εναέριο χώρο της Λευκορωσίας.

(111) Όσον αφορά τα μέτρα στελέχωσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η LGS σχεδιάζει να αυξήσει τον αριθμό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή που βρίσκονται εν υπηρεσία κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς κατά εννέα ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης την περίοδο 2020-2021 και κατά ένα την περίοδο 2022-2024. Αναγνωρίζεται ότι ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατάρτισε αυτό το πρόγραμμα εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας πριν από την πανδημία, προκειμένου να καλυφθεί η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας και να αποφευχθούν μελλοντικές καθυστερήσεις ATFM κατά τη διαδρομή, όπως αυτές που σημειώθηκαν κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

(112) Όσον αφορά την πολιτική αποδοχών, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, από το 2022, η LGS σχεδιάζει να επαναφέρει ορισμένες από τις υποχρεώσεις της έναντι των εργαζομένων, συμπεριλαμβανομένης της συμφωνηθείσας αύξησης των ακαθάριστων αποδοχών κατά 8 %, η οποία είχε ανασταλεί προσωρινά κατά τη διάρκεια της κρίσης. Επιπλέον, η Λετονία αναμένει πρόσθετες μισθολογικές αυξήσεις λόγω της γενικής αύξησης του εθνικού μέσου μισθού.

(113) Όσον αφορά τις προγραμματισμένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η LGS σχεδιάζει να επανεκκινήσει διάφορα επενδυτικά έργα κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, με την επιφύλαξη των οικονομικών επιδόσεων της LGS και της πραγματικής ανάκαμψης της κυκλοφορίας. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το κόστος απόσβεσης των τεσσάρων «νέων μειζόνων επενδύσεων» και των «άλλων νέων επενδύσεων» που αναφέρει η LGS αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά το 2023. Ωστόσο, η συμβολή των εν λόγω επενδύσεων στη μελλοντική παροχή χωρητικότητας δεν τεκμηριώνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Λετονίας.

(114) Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η απασχόληση πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και η επανέναρξη των επενδύσεων βελτίωσης της χωρητικότητας σε πάγια περιουσιακά στοιχεία θα μπορούσαν να αποτελέσουν βάσιμους λόγους απόκλισης από τις τάσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο Ένωσης, προκειμένου να επιτευχθεί η αναγκαία μακροπρόθεσμη χωρητικότητα. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να διαπιστώσει, με βάση τις πληροφορίες που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Λετονίας, ότι η αναφερόμενη αύξηση των μισθών του προσωπικού θα αποτελούσε αναγκαίο και αναλογικό μέτρο για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο και ότι θα μπορούσε να προβληθεί ως επιχείρημα για να δικαιολογηθεί απόκλιση από τις τάσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο Ένωσης.

(115) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπίστωσε, βάσει της αξιολόγησης του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, ότι το κόστος κεφαλαίου που προτείνεται από τη Λετονία δείχνει μια ανωμαλία όσον αφορά την προβλεπόμενη απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου, η οποία δεν είναι σε επίπεδο ανάλογο του χρηματοοικονομικού κινδύνου στον οποίο εκτίθεται ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Αυτό οδηγεί, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, σε κόστος κεφαλαίου το οποίο είναι περίπου κατά 1,5 εκατ. EUR υψηλότερο από τον χρηματοοικονομικό κίνδυνο που προκύπτει από τον μηχανισμό κινδύνου κυκλοφορίας. Το υπερβάλλον αυτό ποσό δεν μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένο για λόγους επίτευξης των στόχων χωρητικότητας.

(116) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Λετονία δεν απέδειξε επαρκώς ότι οι αποκλίσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (108) θα μπορούσαν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά τη Λετονία.

(117) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι η Λετονία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά τη Λετονία.

(118) Επιπλέον, από την επανεξέταση βασικών παραγόντων και παραμέτρων που αναφέρονται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 και στα οποία στηρίζονται οι στόχοι του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας προέκυψαν τα ακόλουθα πορίσματα όσον αφορά τις βασικές τιμές για τα έτη 2014 και 2019 και τις δαπάνες συνταξιοδότησης.

(119) Πρώτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, από το 2020, η Λετονία κατανέμει μέρος της βάσης κόστους της στην περιοχή πληροφοριών πτήσης του Βίλνιους (στο εξής: FIR του Βίλνιους) που αντιστοιχεί στο κόστος των υπηρεσιών ATM και επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης (CNS) που παρέχονται στη διαδρομή NINTA — ADAXA. Ωστόσο, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Λετονίας, αναφέρονται βασικές τιμές που ισούνται με το πραγματικό κόστος του 2014 και του 2019, αντίστοιχα, χωρίς να αφαιρείται το κόστος που σχετίζεται με τη διαδρομή NINTA — ADAXA. Με βάση τη γνωμοδότηση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προσαρμογές των βασικών τιμών κόστους και κυκλοφορίας για το 2014 και το 2019 στη Λετονία είναι αναγκαίες προκειμένου να καταστούν οι τιμές αυτές συγκρίσιμες με το καθορισμένο κόστος κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και να καταστεί δυνατή η ακριβής αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας της Λετονίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(120) Δεύτερον, με βάση τη γνωμοδότηση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Λετονία θα πρέπει να επαναξιολογήσει ή να αιτιολογήσει καλύτερα το προτεινόμενο καθορισμένο κόστος όσον αφορά τις συντάξεις, δεδομένου ότι το αναλογικό μερίδιο των εν λόγω δαπανών φαίνεται ασυνήθιστα υψηλό σε σχέση με τη συνολική βάση κόστους.

(121) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (103) έως (120), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Λετονίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΜΑΛΤΑ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

(122) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Μάλτα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Μάλτας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

(123) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Μάλτας, ήτοι +2,0 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(124) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Μάλτας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +1,6 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(125) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Μάλτας, η οποία ανέρχεται σε 22,98 EUR σε EUR2017, είναι κατά 19,7 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (28,64 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Μάλτας για το 2024 θα συνεχίσει να είναι χαμηλότερο κατά 22,1 % από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.

(126) Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(127) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Μάλτας και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται σε περίπου 1 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 5,8 εκατ. EUR σε EUR2017.

(128) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Μάλτα έχει παρουσιάσει στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων ορισμένα μέτρα και επενδύσεις που αφορούν την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας.

(129) Ειδικότερα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, έως το 2024, η MATSA σχεδιάζει να προσλάβει τέσσερις τεχνικούς εμπειρογνώμονες ως προσωπικό ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφάλειας εναέριας κυκλοφορίας και πέντε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, οι νέοι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας θα αρχίσουν από την ειδικότητα πύργου ελέγχου και, ως εκ τούτου, οι σχετικές δαπάνες προσωπικού προβλέπεται να κατανεμηθούν αρχικά κυρίως στις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, από το 2023, η MATSA σχεδιάζει να αυξήσει τις αποδοχές του προσωπικού μετά το διετές πάγωμα των μισθών που συμφωνήθηκε συλλογικά με το προσωπικό της, προκειμένου να εξοικονομήσει δαπάνες κατά τη διάρκεια της πανδημίας.

(130) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η MATSA σχεδιάζει να αυξήσει άλλες λειτουργικές δαπάνες με σκοπό τη βελτίωση των ικανοτήτων του προσωπικού και την παροχή κατάρτισης προκειμένου να καταστεί δυνατή η παροχή μελλοντικής χωρητικότητας. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η MATSA αναφέρει ότι τα υψηλότερα ασφάλιστρα και ο πληθωρισμός αποτελούν άλλους βασικούς παράγοντες πρόσθετων λοιπών λειτουργικών δαπανών.

(131) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων αναφέρει ότι η MATSA σχεδιάζει να αυξήσει σημαντικά το κόστος απόσβεσης κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν έλαβε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η αύξηση του κόστους απόσβεσης μπορεί να δικαιολογηθεί λόγω μέτρων που σχετίζονται με τη χωρητικότητα, δεδομένου ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Μάλτας δεν παρέχει λεπτομέρειες σχετικά με τη συνεισφορά των νέων επενδύσεων, που έχουν προγραμματιστεί για την τρίτη περίοδο αναφοράς, στη χωρητικότητα.

(132) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η αύξηση του αριθμού των μελών προσωπικού του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας προκειμένου να καλυφθεί η μελλοντική αναμενόμενη χωρητικότητα θα μπορούσε να αποτελέσει βάσιμο λόγο απόκλισης δυνάμει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά τη Μάλτα. Ωστόσο, λόγω ανεπαρκών πληροφοριών στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να διαπιστώσει αν οι αναφερθείσες αυξήσεις των μισθών του προσωπικού και οι προγραμματισμένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού είναι αναγκαίες και αναλογικές για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να προβληθούν ως επιχείρημα για να δικαιολογηθεί απόκλιση από τις τάσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο Ένωσης.

(133) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Μάλτα δεν απέδειξε επαρκώς ότι οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (128) έως (132) θα μπορούσαν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας. Κατά συνέπεια, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά τη Μάλτα.

(134) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι η Μάλτα δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά τη Μάλτα.

(135) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (122) έως (134), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Μάλτας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(136) Η Επιτροπή διατυπώνει ανησυχίες όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες στη Μάλτα, σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(137) Πρώτον, συγκρίνοντας την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών της ζώνης χρέωσης τερματικών τελών της Μάλτας (+ 4,3 %) είναι υψηλότερη από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης τελών της Μάλτας (+ 2,0 %) κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(138) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών της Μάλτας, ήτοι +4,3 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (+ 0,6 %).

(139) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Μάλτα θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους για το καθορισμένο κόστος μονάδας τερματικών υπηρεσιών, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΡΟΥΜΑΝΙΑ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

(140) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Ρουμανία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ρουμανίας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

(141) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ρουμανίας, ήτοι +2,9 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(142) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ρουμανίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +0,6 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(143) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ρουμανίας, η οποία ανέρχεται σε 34,03 EUR σε EUR2017, είναι κατά 14,6 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (39,84 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Ρουμανίας για το 2024 θα συνεχίσει να είναι χαμηλότερο κατά 9,0 % από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.

(144) Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(145) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ρουμανίας και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται σε περίπου 15 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 32 εκατ. EUR σε EUR2017.

(146) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ρουμανία αναφέρεται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που θα προκύψει κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, δηλαδή τη ROMATSA, για την εφαρμογή των μέτρων με σκοπό την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Τα μέτρα που επικαλείται η Ρουμανία αφορούν κυρίως τις δαπάνες προσωπικού και κατάρτισης και, ακολούθως, τις επενδυτικές δαπάνες.

(147) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ROMATSA σχεδιάζει να επιβαρυνθεί με πρόσθετες δαπάνες προσωπικού και άλλες λειτουργικές δαπάνες για την πρόσληψη και την εκπαίδευση νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή. Η Ρουμανία αιτιολογεί το προτεινόμενο σχέδιο προσλήψεων και εκπαίδευσης προκειμένου να αντικαταστήσει ένα μεγάλο κύμα προγραμματισμένων συνταξιοδοτήσεων που προβλέπεται να κορυφωθεί κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Η Ρουμανία επισημαίνει ότι το σχέδιο θα αρχίσει ήδη από την τρίτη περίοδο αναφοράς, δεδομένου ότι απαιτούνται από τρία έως πέντε έτη για την εκπαίδευση ενός πλήρως αδειοδοτημένου ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διαπίστωσε ότι το επίπεδο των δαπανών που συνδέονται με το σχέδιο προσλήψεων θα πρέπει να τεκμηριωθεί περαιτέρω και να αιτιολογηθεί, λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου τους. Με βάση τη γνωμοδότηση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ROMATSA θα πρέπει ιδίως να υποβάλει περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού των δαπανών προσωπικού και εκπαίδευσης για κάθε ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης.

(148) Όσον αφορά τις επενδυτικές δαπάνες, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ρουμανίας περιγράφει την ανάγκη ανάληψης πρόσθετων δαπανών απόσβεσης και κόστους κεφαλαίου ώστε να υλοποιηθούν τα ακόλουθα έργα: το στάδιο 1 φάση 1 του συστήματος ATM (το οποίο ξεκίνησε τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και αποσβένεται από το 2020) και το στάδιο 1 φάση 2 (το οποίο ξεκίνησε τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και αποσβένεται από το 2022), το εργαλείο πολυπλοκότητας και αξιολόγησης της κυκλοφορίας που προβλέπεται να εφαρμοστεί το 2024, καθώς και η σύμβαση παροχής υπηρεσιών ζεύξης δεδομένων.

(149) Όσον αφορά το κόστος του συστήματος ATM, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων είχε διαπιστώσει στην έκθεση παρακολούθησής του για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς ότι οι κεφαλαιουχικές δαπάνες για το στάδιο 1 φάση 2 που προβλέπονταν για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς δεν πραγματοποιήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ενώ οι συνολικές πραγματικές επενδυτικές δαπάνες ήταν σημαντικά χαμηλότερες από εκείνες που καθορίστηκαν στο σχέδιο επιδόσεων της δεύτερης περιόδου αναφοράς. Συνολικά, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων υπολογίζει ότι κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς οι χρήστες του εναέριου χώρου διέθεσαν 32,5 εκατ. EUR για επενδύσεις που δεν έχουν υλοποιηθεί, ενώ είναι άγνωστο αν το ποσό αυτό θα επιστραφεί στους χρήστες του εναέριου χώρου. Ως εκ τούτου, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι δικαιολογημένο το πρόσθετο κόστος που επικαλείται η Ρουμανία ως απόκλιση για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(150) Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Επιτροπή διαπίστωσε, με βάση την αξιολόγηση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, ότι το κόστος κεφαλαίου που προτείνει η Ρουμανία δεν έχει καθοριστεί σε επίπεδο ανάλογο του αποδοτικού επιπέδου του κόστους κεφαλαίου. Αυτό οδηγεί, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, σε κόστος κεφαλαίου το οποίο είναι κατά 16 εκατ. EUR υψηλότερο από τον χρηματοοικονομικό κίνδυνο που προκύπτει από τον μηχανισμό κινδύνου κυκλοφορίας. Το υπερβάλλον αυτό ποσό δεν μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένο για λόγους επίτευξης των στόχων χωρητικότητας.

(151) Βάσει όλων των εκτιμήσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις (146) έως (150) και δεδομένης της γνωμοδότησης του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται ως προς τη Ρουμανία.

(152) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι η Ρουμανία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά τη Ρουμανία.

(153) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (140) έως (152), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ρουμανίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(154) Η Επιτροπή διατυπώνει ανησυχίες όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες στη Ρουμανία, σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(155) Πρώτον, συγκρίνοντας την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών της ζώνης χρέωσης τερματικών τελών της Ρουμανίας (+ 4,3 %) είναι υψηλότερη από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης τελών της Ρουμανίας (+ 2,9 %) κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(156) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών της Ρουμανίας, ήτοι +4,3 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (-3,1 %).

(157) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ρουμανία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους για το καθορισμένο κόστος μονάδας τερματικών υπηρεσιών, για την τρίτη περίοδο αναφοράς, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η οποία συμπληρώνει την αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων

(158) Όσον αφορά τα στοιχεία προς επανεξέταση που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες, που προτείνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ρουμανίας, περιλαμβάνει μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους και μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα που ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους.

(159) Όσον αφορά το καθεστώς παροχής κινήτρων για τις τερματικές υπηρεσίες, βάσει γνωμοδότησης εμπειρογνωμόνων που παρασχέθηκε από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν το προτεινόμενο μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα, το οποίο ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους, θα είχε ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(160) Ως εκ τούτου, η Ρουμανία θα πρέπει να αναθεωρήσει τα οικεία προσχέδια του καθεστώτος παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών, ώστε το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτό το καθεστώς παροχής κινήτρων να καθοριστεί σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, γεγονός που κατά την άποψη της Επιτροπής αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΟΥΗΔΙΑ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

(161) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Σουηδία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σουηδίας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

(162) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Σουηδίας, ήτοι +0,2 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπερβαίνει την τάση σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(163) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Σουηδίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +1,0 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(164) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Σουηδίας, η οποία ανέρχεται σε 58,87 EUR σε EUR2017, είναι κατά 31,6 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (44,74 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω διαφορά καθίσταται ακόμη μεγαλύτερη κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Σουηδίας για το 2024 είναι κατά 41,8 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.

(165) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που διαπιστώνονται ανωτέρω από τα κριτήρια που παρατίθενται στο σημείο 1.4 στοιχεία β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές βάσει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος.

(166) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 43 εκατ. EUR σε EUR2017.

(167) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Σουηδία παρουσιάζει ορισμένα μέτρα που σχετίζονται με την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

(168) Ειδικότερα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο κύριος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, δηλαδή η LFV, σχεδιάζει να εκπαιδεύσει νέους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση των επικείμενων συνταξιοδοτήσεων εντός των υπόλοιπων ετών της τρίτης περιόδου αναφοράς. Η Σουηδία αναφέρει κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς προγραμματισμένη καθαρή αύξηση 14 ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας στο κέντρο ελέγχου περιοχής στο Malmo και 14 ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας στο κέντρο ελέγχου περιοχής στη Στοκχόλμη. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Σουηδία δεν έχει ποσοτικοποιήσει στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων τον αναμενόμενο αντίκτυπο που θα έχουν στο κόστος τα εν λόγω μέτρα που σχετίζονται με το προσωπικό.

(169) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, επιπροσθέτως των δαπανών προσωπικού, η Σουηδία αναφέρει ότι η μεγαλύτερη νέα σημαντική επένδυση της LVF είναι η «επέκταση των υπηρεσιών πύργου ελέγχου εξ αποστάσεως» στη Στοκχόλμη και σε τέσσερις συνδεδεμένους αερολιμένες (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Το καθορισμένο κόστος της «επέκτασης των υπηρεσιών πύργου ελέγχου εξ αποστάσεως» ανέρχεται στο 11 % του συνολικού καθορισμένου κόστους των επενδύσεων κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, γενικά, οι απομακρυσμένοι πύργοι ελέγχου είναι επενδύσεις που παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας στους αερολιμένες και, ως εκ τούτου, θα πρέπει, καταρχήν, να καταλογίζονται κυρίως στις τερματικές υπηρεσίες. Ωστόσο, το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας καταλογίζει το 75 % του κόστους της «επέκτασης των υπηρεσιών πύργου ελέγχου εξ αποστάσεως» σε υπηρεσίες κατά τη διαδρομή, χωρίς να παρέχει αιτιολόγηση σχετικά με τη γεωγραφική εμβέλεια και τη φύση των υπηρεσιών. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι οι χρήστες του εναέριου χώρου αμφισβήτησαν την επιχειρηματική σκοπιμότητα της εν λόγω επένδυσης κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία θα πρέπει να αναθεωρήσει ή να αιτιολογήσει περαιτέρω την επιχειρηματική σκοπιμότητα και την κατανομή του κόστους αυτής της επένδυσης, καθώς επίσης και να εξετάσει τις ανησυχίες που εξέφρασαν οι χρήστες του εναέριου χώρου.

(170) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι λοιπές νέες επενδύσεις που προγραμματίζονται από τη Σουηδία ανέρχονται στο 33 % του συνολικού καθορισμένου κόστους των επενδύσεων κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας αναφέρει ότι οι λοιπές νέες επενδύσεις συνίστανται σε αντικαταστάσεις και/ή αναβαθμίσεις που σχετίζονται με συστήματα επικοινωνιών, ραδιοεπικοινωνίες, βοηθήματα πλοήγησης, καθώς και εφεδρικά και υποστηρικτικά συστήματα εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας δεν παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο καθεμία από αυτές τις λοιπές νέες επενδύσεις θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.

(171) Υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (167) έως (170), η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία δεν απέδειξε επαρκώς ότι η απόκλιση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (166) θα μπορούσε να αποδοθεί αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά τη Σουηδία.

(172) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι η Σουηδία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά τη Σουηδία.

(173) Επιπλέον, από την επανεξέταση βασικών παραγόντων και παραμέτρων που αναφέρονται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 και στα οποία στηρίζονται οι στόχοι του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, προέκυψαν τα ακόλουθα πορίσματα όσον αφορά τη βάση κόστους, το κόστος κεφαλαίου και τις δαπάνες συνταξιοδότησης για το 2019.

(174) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Σουηδία προτείνει την προσαρμογή της βάσης αναφοράς του 2019 ώστε να ληφθεί υπόψη η εισαγωγή τριών νέων αερολιμένων στο σύστημα τελών κατά τη διαδρομή από το 2020 και μετά. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων επισημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτής της προσαρμογής αφορά τον αερολιμένα Scandinavian Mountain, όπου ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας SDATS παρέχει υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων αναφέρει ότι πολλοί σουηδικοί αερολιμένες παρέχουν υπηρεσίες κατά τη διαδρομή. Η Σουηδία αναφέρει ότι η παροχή της δυνατότητας στους αερολιμένες να παρέχουν υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και την προσέγγιση είναι οικονομικά αποδοτικότερη, διότι οι τερματικές περιοχές ελιγμών στους σουηδικούς αερολιμένες είναι μεγάλες και γεωγραφικά απομακρυσμένες.

(175) Το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας αναφέρει ότι η προσθήκη των τριών νέων αερολιμένων στο σύστημα κατά τη διαδρομή δεν μεταφέρει αρμοδιότητες ή δαπάνες μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που περιλαμβάνονται ήδη στο σύστημα. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διαπίστωσε ότι η προσαρμογή αυτή δεν εξηγείται με σαφήνεια στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας.

(176) Με βάση τη γνωμοδότηση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία θα πρέπει να επαναξιολογήσει τα ποσά που προτείνεται να χρεωθούν ως απόδοση του μετοχικού κεφαλαίου στο πλαίσιο του κόστους κεφαλαίου για την LFV. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων εκτιμά ότι, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, το αναφερόμενο κόστος κεφαλαίου υπερβαίνει κατά 1,3 εκατ. EUR το αποδοτικό κόστος κεφαλαίου. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή και ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων παρατηρούν ότι το εύρος του κόστους του μετοχικού κεφαλαίου που πρότεινε η Σουηδία για την LFV, το οποίο ανέρχεται σε 0,7 % – 1,9 %, είναι υψηλότερο από το κόστος μετοχικού κεφαλαίου που επιτρέπει η σουηδική κυβέρνηση για την LFV, το οποίο ανέρχεται σε 0,0 %. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προτεινόμενο κόστος κεφαλαίου της LFV περιλαμβάνει απόδοση μετοχικού κεφαλαίου ορισμένων σουηδικών αερολιμένων που παρέχουν υπηρεσίες κατά τη διαδρομή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία θα πρέπει να αποσαφηνίσει και να αιτιολογήσει τη συμπερίληψη των εν λόγω αερολιμένων σε όλα τα στοιχεία κόστους της LFV ή, διαφορετικά, να αναθεωρήσει αναλόγως την υποβολή της.

(177) Με βάση τη γνωμοδότηση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία θα πρέπει να επαναξιολογήσει τις προτεινόμενες συνταξιοδοτικές δαπάνες. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διαπίστωσε ότι το μέσο μερίδιο των συνταξιοδοτικών δαπανών της LFV κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς είναι πολύ υψηλότερο από τον μέσο όρο σε κλίμακα Ένωσης. Διαπίστωσε επίσης ότι οι εισφορές που συνδέονται με το δημόσιο συνταξιοδοτικό σύστημα περιλαμβάνονται στις δαπάνες προσωπικού ως δαπάνες κοινωνικής ασφάλισης και όχι στις συνταξιοδοτικές δαπάνες που προσδιορίζονται χωριστά στους πίνακες αναφοράς. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων αναφέρει ότι οι συνταξιοδοτικές δαπάνες καταγράφονται επίσης στο κόστος κεφαλαίου, δεδομένου ότι οι εκκρεμείς απαιτήσεις που σχετίζονται με συνταξιοδοτικές δαπάνες από προηγούμενες περιόδους αναφοράς περιλαμβάνονται στη βάση περιουσιακών στοιχείων. Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η έλλειψη διαφάνειας στις παραδοχές του συστήματος καθορισμένων παροχών θα μπορούσε να αποτελέσει πρόβλημα για την επαλήθευση του κόστους της τρίτης περιόδου αναφοράς που απαλλάσσεται. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία θα πρέπει να αναφέρει με διαφάνεια τις συνταξιοδοτικές δαπάνες στη χωριστή γραμμή των πινάκων αναφοράς για τις συνταξιοδοτικές δαπάνες.

(178) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (161) έως (177), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(179) Η Επιτροπή διατυπώνει ανησυχίες όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες στη Σουηδία, σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(180) Πρώτον, συγκρίνοντας την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών της ζώνης χρέωσης τερματικών τελών της Σουηδίας (+ 0,9 %) είναι υψηλότερη από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης τελών της Σουηδίας (+ 0,2 %) κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(181) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών της Σουηδίας, ήτοι +0,9 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (-5,8 %).

(182) Τρίτον, συγκρίνοντας τους εθνικούς στόχους για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, με τις επιδόσεις παρεμφερών αερολιμένων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας για τον αερολιμένα Arlanda της Στοκχόλμης εκτιμάται ότι υπερβαίνει το διάμεσο καθορισμένο κόστος μονάδας της συναφούς ομάδας σύγκρισης κατά περιορισμένο περιθώριο.

(183) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες υπό το πρίσμα των ανωτέρω παρατηρήσεων, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους για το καθορισμένο κόστος μονάδας τερματικών υπηρεσιών, για την τρίτη περίοδο αναφοράς, οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(184) Βάσει της αξιολόγησης που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις (21) έως (183), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία περιέχουν ορισμένους στόχους επιδόσεων που δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

(185) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να υποβάλουν τα αναθεωρημένα προσχέδια σχεδίων επιδόσεών τους στην Επιτροπή εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Επιτροπής.

(186) Το Βέλγιο, η Γαλλία, η Γερμανία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, οι οποίες, μαζί με την Ελβετία, εκπόνησαν και υπέβαλαν προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς σε επίπεδο FAB, θα πρέπει να υποβάλουν από κοινού αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για το FABEC με βάση τις συστάσεις που διατυπώνονται στην παρούσα απόφαση.

(187) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει στη συνέχεια τα αναθεωρημένα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων στο σύνολό τους, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 και, ως αποτέλεσμα της επακόλουθης αυτής αξιολόγησης, μπορεί να λάβει οποιαδήποτε θέση σχετικά με τους στόχους επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων και άλλα στοιχεία των σχεδίων επιδόσεων για τα οποία δεν διατυπώθηκαν αντιρρήσεις στην παρούσα απόφαση.

(188) Σύμφωνα με το άρθρο 17 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, οι στόχοι που καθορίζονται στην πλέον πρόσφατη έκδοση του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων πρέπει να εφαρμόζονται σε προσωρινή βάση έως ότου η Επιτροπή λάβει απόφαση σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων ή των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων, σε συνέχεια της οποίας το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να εγκρίνουν το τελικό τους σχέδιο επιδόσεων.

(189) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, το άρθρο 17 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 προβλέπει αναδρομική ισχύ των στόχων που περιέχονται στο τελικό σχέδιο επιδόσεων. Ως εκ τούτου, τυχόν διαφορά στα έσοδα λόγω εφαρμογής της τιμής μονάδας ή των τιμών μονάδας που υπολογίστηκαν με βάση το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων, αντί της τιμής μονάδας ή των τιμών μονάδας που υπολογίστηκαν με βάση το τελικό σχέδιο επιδόσεων, θα διευθετηθεί μέσω επακόλουθων προσαρμογών της τιμής μονάδας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, οι οποίες ρυθμίζονται περαιτέρω από τα έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς που ορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1627. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με τη συμμόρφωση των τιμών μονάδας σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 πριν από την έγκριση των σχετικών τελικών σχεδίων επιδόσεων.

(190) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν δηλώσει την πρόθεσή τους να συμπεριλάβουν στοιχεία κόστους σχετικά με τον εντοπισμό δρόνων σε αερολιμένες στις οικείες βάσεις κόστους για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Δεν κατέστη δυνατό να προσδιοριστεί με ακρίβεια, με βάση τα στοιχεία που περιέχονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, ο βαθμός στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν συμπεριλάβει το εν λόγω καθορισμένο κόστος στις βάσεις κόστους τους για την τρίτη περίοδο αναφοράς και, εφόσον αυτό έχει συμπεριληφθεί, ο βαθμός στον οποίο το εν λόγω καθορισμένο κόστος προκύπτει σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να θεωρηθεί επιλέξιμο στο πλαίσιο του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν ad hoc αίτημα παροχής πληροφοριών σε όλα τα κράτη μέλη προκειμένου να συγκεντρώσουν σχετικές πληροφορίες και θα εξετάσουν περαιτέρω το αναφερόμενο κόστος εντοπισμού δρόνων σε αερολιμένες στο πλαίσιο της επαλήθευσης της συμμόρφωσης με την τιμή μονάδας. Η παρούσα απόφαση δεν επηρεάζει τα πορίσματα και τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με το κόστος εντοπισμού δρόνων.

(191) Ως απάντηση στη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, η οποία άρχισε στις 24 Φεβρουαρίου 2022, η Ένωση θέσπισε περιοριστικά μέτρα που απαγορεύουν στους ρωσικούς αερομεταφορείς, σε κάθε αεροσκάφος νηολογημένο στη Ρωσία και σε κάθε αεροσκάφος που δεν είναι νηολογημένο στη Ρωσία αλλά ανήκει ή ναυλώνεται ή ελέγχεται με οποιονδήποτε τρόπο από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, οντότητα ή φορέα της Ρωσίας, να προσγειώνεται, να απογειώνεται ή να υπερίπταται του εδάφους της Ένωσης. Τα μέτρα αυτά οδηγούν σε μείωση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος της Ένωσης. Ωστόσο, ο αντίκτυπος σε επίπεδο Ένωσης δεν προβλέπεται να είναι συγκρίσιμος με τη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας που προέκυψε από την έξαρση της πανδημίας COVID-19 τον Μάρτιο του 2020. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθούν τα υφιστάμενα μέτρα και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Κατά την αναθεώρηση των οικείων στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο στο πλαίσιο των αναθεωρημένων προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, τα κράτη μέλη στα οποία απευθύνεται η παρούσα απόφαση θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις επιχειρησιακές και οικονομικές επιπτώσεις των σχετικών αλλαγών στην κυκλοφορία,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 που παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, όπως ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891.

Άρθρο 2

Η Κύπρος και η Ελλάδα αναθεωρούν προς τα κάτω τους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή οι οποίοι περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά.

Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη διευθετούν τις διαπιστωθείσες αποκλίσεις μεταξύ των υποβληθέντων στόχων χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων και των αντίστοιχων τιμών αναφοράς που ορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου του Σεπτεμβρίου 2021 όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2022, 2023 και 2024 της τρίτης περιόδου αναφοράς, προκειμένου να καλυφθεί η προβλεπόμενη ζήτηση κυκλοφορίας. Εάν το σχέδιο λειτουργιών δικτύου συνιστά ειδικά μέτρα για τη βελτίωση των επιδόσεων χωρητικότητας, τα εν λόγω μέτρα λαμβάνονται υπόψη κατά την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων.

Άρθρο 3

Το Βέλγιο, η Ελλάδα, η Κύπρος, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, η Μάλτα, η Ρουμανία και η Σουηδία αναθεωρούν προς τα κάτω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας που καθορίζονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για τις οικείες ζώνες χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας.

Κατά την αναθεώρηση των οικείων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη:

α) διασφαλίζουν ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας συνάδουν τόσο με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης όσο και με τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης·

β) μειώνουν αντιστοίχως το επίπεδο του καθορισμένου κόστους, τουλάχιστον όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2024·

γ) χρησιμοποιούν τις πλέον πρόσφατες προβλέψεις κυκλοφορίας, εκφρασμένες σε μονάδες εξυπηρέτησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317·

Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α), σε περίπτωση που η Επιτροπή διαπιστώσει στην παρούσα απόφαση ότι η βασική τιμή της σχετικής ζώνης χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή πληροί το κριτήριο που καθορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος διασφαλίζει ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας συνάδουν τουλάχιστον με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή με τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης.

Εάν τα κράτη μέλη επικαλούνται στο οικείο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων απόκλιση δυνάμει του σημείου 1.4 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, διασφαλίζουν ότι η απόκλιση αυτή τεκμηριώνεται με επαρκείς πληροφορίες και αιτιολογήσεις.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου, την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, την Ελληνική Δημοκρατία, τη Γαλλική Δημοκρατία, την Κυπριακή Δημοκρατία, τη Δημοκρατία της Λετονίας, το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, τη Δημοκρατία της Μάλτας, το Βασίλειο των Κάτω Χωρών, τη Ρουμανία και το Βασίλειο της Σουηδίας.

Βρυξέλλες, 13 Απριλίου 2022.

Για την Επιτροπή
Adina VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στα εθνικά σχέδια ή τα σχέδια λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι οποίοι κρίθηκε ότι δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

1. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΟΥ FABEC

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή του Βελγίου και του Λουξεμβούργου	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

2. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Τιμές αναφοράς για την Ελλάδα	0,10	0,14	0,15	0,15

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

3. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά

	2021	2022	2023	2024
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Τιμές αναφοράς για την Κύπρο	0,10	0,16	0,15	0,15

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Κύπρου	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

4. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Λετονίας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

5. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΜΑΛΤΑΣ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Μάλτας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

6. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΡΟΥΜΑΝΙΑΣ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ρουμανίας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σουηδίας	**2014 βασική τιμή**	**2019 βασική τιμή**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR