# ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/772 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 13ης Απριλίου 2022**

**σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Τσεχική Δημοκρατία 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**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 2293]*

**(Το κείμενο στην τσεχική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)**

**(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) πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ([2]), και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(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, 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 εν λόγω 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 που καταρτίζονται από τα κράτη μέλη συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, χρησιμοποιώντας 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.

(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.

([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]) 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) 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. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 2 Ιουνίου 2021, την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 ([5]) σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(5) Η Επιτροπή σημειώνει ότι σύμφωνα με τις βασικές προβλέψεις κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) 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 επίσης ότι η ανάκαμψη της κυκλοφορίας αναμένεται να είναι άνιση μεταξύ των κρατών μελών.

(6) 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 παρουσιάζεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στο επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Τσεχική Δημοκρατία.

(7) 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.

(8) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων που πρότεινε η Τσεχική Δημοκρατία 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.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

### Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

(9) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία 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.

(10) Οι στόχοι επιδόσεων του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνονται από την Τσεχική Δημοκρατία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, κατανεμημένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

([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).

| **Τσεχική Δημοκρατία** | **Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα A έως D του EASA** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας** | **Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| ANS CR | Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |
| | Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων | D | D | D | **D** |
| | Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |
| | Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |
| | Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |

(11) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι ασφάλειας που πρότεινε η Τσεχική Δημοκρατία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS CR) είναι ίσοι με τους στόχους ασφάλειας σε κλίμακα Ένωσης για το ημερολογιακό έτος 2024, καθώς και για τα έτη που προηγήθηκαν της περιόδου αναφοράς.

(12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Τσεχική Δημοκρατία καθορίζει μέτρα για την ANS CR για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως η περαιτέρω ανάπτυξη υποχρεωτικών και εθελοντικών συστημάτων αναφοράς, η σύσταση επιτροπής ασφάλειας που θα αποτελείται από την NSA και την ANS CR, και η ανάπτυξη και υποστήριξη του συστήματος διαχείρισης κινδύνων κόπωσης στην ANS CR.

(13) Με βάση τα ορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 και 12, και δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων ασφάλειας πτήσεων σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 πρέπει να επιτευχθούν έως το τελευταίο έτος της τρίτης περιόδου αναφοράς, δηλαδή το 2024, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων.

**Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος**

(14) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία 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 του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς για την αποδοτικότητα του οριζόντιου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP), και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(15) 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 ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους τοπικούς στόχους επιδόσεων για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθεί η συνοχή των τοπικών στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.

(16) Οι στόχοι του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που προτείνονται από την Τσεχική Δημοκρατία και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για την τρίτη περίοδο αναφοράς από το ERNIP, εκφραζόμενες ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, έχουν ως εξής:

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Περιβαλλοντικοί στόχοι κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας**, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή | **2,05 %** | **2,05 %** | **2,05 %** | **2,05 %** |
| Τιμές αναφοράς για την Τσεχική Δημοκρατία | 2,05 % | 2,05 % | 2,05 % | 2,05 % |

(17) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνονται από την Τσεχική Δημοκρατία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024.

(18) Όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Τσεχική Δημοκρατία παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων διάφορα μέτρα για την επίτευξη των τοπικών περιβαλλοντικών στόχων, τα οποία περιλαμβάνουν νέα διάρθρωση τομέων για την περιοχή πληροφοριών πτήσης της Πράγας, τον περιορισμό των διαδρομών στην τερματική περιοχή ελιγμών της Πράγας, καθώς και αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας.

(19) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Τσεχική Δημοκρατία έχει ήδη ολοκληρώσει την υλοποίηση εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών (FRA) μεταξύ επιπέδου πτήσης 95 και επιπέδου πτήσης 660 από τον Φεβρουάριο του 2021.

(20) Βάσει των ορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 19, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος.

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

(21) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία σχετικά με τη μέση καθυστέρηση της 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 του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας του σημείου 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(22) 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 ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους τοπικούς στόχους επιδόσεων για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθεί η συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων χωρητικότητας με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.

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

| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας**, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση | **0,06** | **0,11** | **0,11** | **0,11** |
| Τιμές αναφοράς για την Τσεχική Δημοκρατία | 0,06 | 0,11 | 0,11 | 0,11 |

(24) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Τσεχική Δημοκρατία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024.

(25) Όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Τσεχική Δημοκρατία έχει παρουσιάσει σειρά μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν τη μετάβαση σε νέο σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), την εφαρμογή σχεδίου βελτιστοποίησης και αναδιάρθρωσης της ATM, τη θέσπιση εργαλείου διαχείρισης του εναέριου χώρου, νέα διάρθρωση τομέων, καθώς και σημαντική αύξηση του αριθμού των εν υπηρεσία ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έως το τέλος της τρίτης περιόδου αναφοράς.

(26) Βάσει των ορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 24 και 25, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας 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**

(27) Όσον αφορά 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 όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά την Τσεχική Δημοκρατία.

(28) Ειδικότερα, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι προτεινόμενοι στόχοι για την τρίτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά τη μέση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη, ήτοι 0,40 λεπτά ανά πτήση για τα ημερολογιακά έτη 2021 έως 2024, είναι σημαντικά υψηλότεροι από τις επιδόσεις που επιτεύχθηκαν κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς όσον αφορά την καθυστέρηση ATFM, η οποία κυμαίνεται από 0,01 έως 0,16 λεπτά ανά πτήση.

(29) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε σχέση με την έγκριση του τελικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Τσεχική Δημοκρατία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας τερματικών υπηρεσιών για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 28, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει τους εν λόγω στόχους προς τα κάτω.

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

(30) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Τσεχική Δημοκρατία σχετικά με 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.

(31) Η αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Συμπληρώθηκε με την επανεξέταση των βασικών παραγόντων και παραμέτρων στους οποίους στηρίζονται οι εν λόγω στόχοι, όπως ορίζεται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

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

| Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Τσεχικής Δημοκρατίας | Βασική τιμή 2014 | Βασική τιμή 2019 | 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) | **1 224,0 CZK** | **1 103,6 CZK** | **2 090,6 CZK** | **1 557,2 CZK** | **1 381,7 CZK** | **1 212,0 CZK** |
| | 46,52 EUR | 41,95 EUR | 79,46 EUR | 59,18 EUR | 52,51 EUR | 46,06 EUR |

(33) 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 Τσεχικής Δημοκρατίας, ήτοι +2,4 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(34) 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 Τσεχικής Δημοκρατίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι -0,1 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(35) Θα πρέπει, ωστόσο, να ληφθεί υπόψη, κατά τη σύγκριση των τάσεων του καθορισμένου κόστους μονάδας σε τοπικό και ενωσιακό επίπεδο που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 και 34, και ότι η αύξηση της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή που προβλέπεται από τη STATFOR του Eurocontrol για την Τσεχική Δημοκρατία κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς προβλέπεται να είναι σημαντικά χαμηλότερη από τη μέση αύξηση της κυκλοφορίας σε κλίμακα Ένωσης. Το γεγονός αυτό καθιστά δυσκολότερο για την Τσεχική Δημοκρατία να ανταποκριθεί στις εν λόγω τάσεις για το καθορισμένο κόστος μονάδας σε κλίμακα Ένωσης.

(36) 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 Τσεχικής Δημοκρατίας, η οποία ανέρχεται σε 41,95 EUR, εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά 8,0 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (38,85 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 Τσεχικής Δημοκρατίας για το 2024 είναι κατά 12,4 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.

(37) Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω αν οι αποκλίσεις που παρατηρούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 33, 34 και 36 θα μπορούσαν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το σημείο 1.4 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, υπό την προϋπόθεση ότι οι παρατηρηθείσες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλονται αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων 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.

(38) 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 παρατηρεί ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Τσεχική Δημοκρατία καθορίζει ευρύ φάσμα μέτρων που αναλαμβάνει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS CR) με σκοπό την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Η Τσεχική Δημοκρατία υποστηρίζει ότι χωρίς σημαντικές επενδύσεις σε συστήματα, διαδικασίες και επιχειρησιακό προσωπικό κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, η ANS CR δεν θα ήταν σε θέση να καλύψει το επίπεδο κυκλοφορίας που καταγράφηκε το 2019, στις προ COVID-19 συνθήκες, δεδομένης επίσης της συνεχιζόμενης αύξησης της πολυπλοκότητας της κυκλοφορίας.

(39) Πράγματι, τα μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που περιγράφονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων αποσκοπούν στην επίτευξη διαρθρωτικής αύξησης της χωρητικότητας και της παραγωγικότητας όσον αφορά τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή, ιδίως επιτρέποντας στους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας που ήταν προηγουμένως υπεύθυνοι για τον έλεγχο των αεροδρομίων σε περιφερειακούς αερολιμένες να αναλάβουν νέες αρμοδιότητες όσον αφορά τον έλεγχο του κατώτερου εναέριου χώρου κατά τη διαδρομή. Τα υποκείμενα μέτρα περιλαμβάνουν ειδική διαδικασία εκπαίδευσης για τους οικείους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, αναδιοργάνωση των εργασιών εντός της εταιρείας και αναδιάρθρωση των τομέων του εναέριου χώρου. Με βάση την πρωτοβουλία αυτή και την πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ο προβλεπόμενος αριθμός ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019. Αναμένεται περαιτέρω θετική συνεισφορά στη χωρητικότητα από το νέο σύστημα ATM, το οποίο προβλέπεται να τεθεί σε λειτουργία το 2022.

(40) Με βάση τη λεπτομερή ανάλυση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα σχετικά μέτρα που περιγράφονται από την Τσεχική Δημοκρατία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι πράγματι αναγκαία για την επίτευξη των τοπικών στόχων χωρητικότητας. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το πρόσθετο κόστος των εν λόγω μέτρων είναι μεγαλύτερο από τις αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 και 34.

(41) Βάσει των παρατηρήσεων στις αιτιολογικές σκέψεις 38 έως 40, η Επιτροπή κρίνει ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) πληρούται όσον αφορά την Τσεχική Δημοκρατία.

(42) Από τις ανωτέρω παρατηρήσεις προκύπτει ότι δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί περαιτέρω αν πληρούται το κριτήριο του σημείου 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) όσον αφορά την Τσεχική Δημοκρατία.

(43) Βάσει των ορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 έως 42, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας 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**

(44) Όσον αφορά 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 όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά την Τσεχική Δημοκρατία.

(45) Κατά τη σύγκριση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών με τις επιδόσεις παρόμοιων αερολιμένων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας για τον αερολιμένα της Πράγας, εκτιμάται ότι υπερβαίνει κατά πολύ το διάμεσο καθορισμένο κόστος μονάδας των σχετικών αερολιμένων.

(46) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε σχέση με την έγκριση του τελικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Τσεχική Δημοκρατία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας τερματικών υπηρεσιών για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 45, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει τους εν λόγω στόχους προς τα κάτω.

**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**

(47) Σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με επανεξέταση 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. Διαπιστώθηκε ότι τα σχέδια των καθεστώτων παροχής κινήτρων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας εγείρουν ανησυχίες.

(48) 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 Τσεχικής Δημοκρατίας, περιλαμβάνουν μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους και μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα που ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους.

(49) Όσον αφορά τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων, βάσει των συμβουλών εμπειρογνωμόνων που παρασχέθηκαν 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.

(50) Ως εκ τούτου, όσον αφορά την έγκριση του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Τσεχική Δημοκρατία θα πρέπει να αναθεωρήσει τα οικεία καθεστώτα 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.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(51) Με βάση την αξιολόγηση που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 9 έως 50, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Τσεχική Δημοκρατία συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

(52) 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.

(53) 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 εν λόγω μέτρα 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,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Τσεχική Δημοκρατία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, και παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, όπως ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Τσεχική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 13 Απριλίου 2022.

*Για την Επιτροπή*
Adina VĂLEAN
*Μέλος της Επιτροπής*

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ*

**Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Τσεχική Δημοκρατία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι οποίοι κρίθηκε ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς**

**ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ**

**Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**

| **Τσεχική Δημοκρατία** | **Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα A έως D του EASA** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας** | **Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
| ANS CR | Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |
| | Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων | D | D | D | **D** |
| | Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |
| | Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |
| | Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων | C | C | C | **C** |

**ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

**Μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή**

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Περιβαλλοντικοί στόχοι κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας**, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή | **2,05 %** | **2,05 %** | **2,05 %** | **2,05 %** |
| Τιμές αναφοράς για την Τσεχική Δημοκρατία | 2,05 % | 2,05 % | 2,05 % | 2,05 % |

**ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

**Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση**

| | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|
| **Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Τσεχικής Δημοκρατίας**, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση | **0,06** | **0,11** | **0,11** | **0,11** |
| Τιμές αναφοράς για την Τσεχική Δημοκρατία | 0,06 | 0,11 | 0,11 | 0,11 |

**ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

**Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή**

| **Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Τσεχικής Δημοκρατίας** | **Βασική τιμή 2014** | **Βασική τιμή 2019** | **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) | **1 224,0 CZK** | **1 103,6 CZK** | **2 090,6 CZK** | **1 557,2 CZK** | **1 381,7 CZK** | **1 212,0 CZK** |
| | 46,52 EUR | 41,95 EUR | 79,46 EUR | 59,18 EUR | 52,51 EUR | 46,06 EUR |