Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1040

23.5.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1040 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαΐου 2025

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 Δανία, τη Γερμανία, την Εσθονία, την Ιρλανδία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τις Κάτω Χώρες και τη Σλοβακία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2025) 2930]

(Τα κείμενα στην αγγλική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, εσθονική, ιρλανδική, λετονική, ολλανδική και σλοβακική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

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 («κανονισμός-πλαίσιο») ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/2803 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ([2]), και ιδίως το άρθρο 58 παράγραφος 3,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καταρτίζουν σχέδια, σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), περιλαμβανομένων στόχων επιδόσεων, για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Τα εν λόγω σχέδια πρέπει να περιλαμβάνουν στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο οι οποίοι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τη σχετική περίοδο αναφοράς.

(2) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029) καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής ([3]).

(3) Όλα τα κράτη μέλη έχουν καταρτίσει και εγκρίνει προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, τα οποία υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προς αξιολόγηση έως την 1η Οκτωβρίου 2024. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας των εν λόγω προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να υποβάλουν επικαιροποιημένα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων έως τις 15 Νοεμβρίου 2024.

(4) Η αξιολόγηση της Επιτροπής που παρουσιάζεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στα επικαιροποιημένα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, τα οποία υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Δανία, την Εσθονία, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Ιρλανδία, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο και τη Σλοβακία (στο εξής: προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων).

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) ΕΕ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2024, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 (ΕΕ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (στο εξής: ΦΕΕ), ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση γνωμοδότησης σχετικά με την αξιολόγηση των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων.

(6) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής ([4]), η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που περιλαμβάνονται στα αναθεωρημένα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες, κατά περίπτωση.

(7) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο παράρτημα IV σημείο 1.1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέτασε αν οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων προβλέπουν επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας ίσο προς ή υψηλότερο από το επίπεδο των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

(8) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα ενδιαφερόμενα 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 παράρτημα IV σημείο 1.2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζοντίου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών της 2ας Ιουλίου 2024, που καταρτίστηκε σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής ([5]) (στο εξής: ERNIP). Η εν λόγω αξιολόγηση διενεργήθηκε λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών.

(9) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη ως προς 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 παράρτημα IV σημείο 1.3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Συνεπώς, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, της 2ας Ιουλίου 2024, που καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής. Η εν λόγω αξιολόγηση διενεργήθηκε λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών.

(10) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων ως προς το καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Τα εν λόγω κριτήρια είναι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2020-2029) 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.

(11) Στις περιπτώσεις στις οποίες διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή δεν συνάδουν με τα κριτήρια που προβλέπονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω, με βάση τις αιτιολογήσεις και τα αποδεικτικά στοιχεία που παρέχονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, αν θα μπορούσε να κριθεί αναγκαία και αναλογική κάποια απόκλιση βάσει του παραρτήματος IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής, της 24ης Ιανουαρίου 2019, για τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης των λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 28 της 31.1.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων με επανεξέταση των στοιχείων που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Όσον αφορά το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο δ) περίπτωση vii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της εν λόγω επανεξέτασης, δεν προέβη σε λεπτομερή ανάλυση των μεθοδολογιών που χρησιμοποίησαν τα κράτη μέλη για την κατανομή του κόστους μεταξύ υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν έχει συναγάγει συμπεράσματα στο παρόν στάδιο, όσον αφορά τη συμμόρφωση των εν λόγω μεθοδολογιών κατανομής του κόστους με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία ε) και στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]) και το άρθρο 22 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

2. ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΒΕΛΓΙΟ, ΤΗ ΓΑΛΛΙΑ, ΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΤΟ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

(13) Το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες και η Ελβετία έχουν καταρτίσει και εγκρίνει από κοινού προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων στο επίπεδο του λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου Κεντρικής Ευρώπης (στο εξής: FABEC).

(14) Στην παρούσα απόφαση παρατίθεται η αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων του λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου Κεντρικής Ευρώπης (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC) για το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες. Η Επιτροπή κοινοποίησε χωριστά τα πορίσματα που προέκυψαν από την αξιολόγηση του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του FABEC ([7]) στην Ελβετία, δεδομένου ότι πρόκειται για τρίτη χώρα η οποία υπόκειται στον μηχανισμό επιδόσεων και στο σύστημα χρέωσης τελών βάσει της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές ([8]).

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας ([9])

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου

(15) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή του Βελγίου και του Λουξεμβούργου για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης του Βελγίου και του Λουξεμβούργου για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 0,1 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

([6]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) Εκτελεστική απόφαση C(2025) 2923 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2025, σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκε από την Ελβετία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

([8]) ΕΕ L 114 της 30.4.2002, σ. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([9]) Η Επιτροπή έκρινε ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γαλλίας, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, στην παρούσα απόφαση δεν παρατίθενται σχετικά πορίσματα.

(17) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης του Βελγίου και του Λουξεμβούργου για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 1,1 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(18) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας του Βελγίου και του Λουξεμβούργου (104,26 EUR), η οποία εκφράζεται σε πραγματικούς όρους σε τιμές του 2022 (στο εξής: EUR2022), είναι κατά 10,8 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (94,13 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο ε) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(19) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (16), (17) και (18) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (16) και (17) οφείλονται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή στο κόστος αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(20) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αναφέρονται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας skeyes και Κέντρο Ελέγχου Ανωτέρας Περιοχής του Μάαστριχτ (στο εξής: MUAC) σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας). Τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

α) την εκπαίδευση και την πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από τη skeyes και το MUAC, κυρίως για την αντικατάσταση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που αναμένεται να συνταξιοδοτηθούν κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς, αλλά και για την κάλυψη της προβλεπόμενης αύξησης της κυκλοφορίας και την υποστήριξη του εκσυγχρονισμού των συστημάτων·

β) την αγορά και την εγκατάσταση από τη skeyes το 2028 ενός νέου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM), το οποίο θα επιφέρει σημαντικές λειτουργικές και τεχνικές βελτιώσεις· το νέο σύστημα ATM θα αντικαταστήσει το υφιστάμενο σύστημα ATM της skeyes, το οποίο χρησιμοποιείται από το 2009·

γ) την ανάπτυξη από τη skeyes ενός νέου εργαλείου σχεδιασμού, το οποίο θα παρέχει τη δυνατότητα αυτοματοποιημένου χρονοπρογραμματισμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης του εργατικού δυναμικού και την αξιοποίηση συναφών επιχειρησιακών οφελών·

δ) την ανάπτυξη και την εφαρμογή νέων εργαλείων και λειτουργιών από το MUAC για την υποστήριξη των επιχειρήσεων·

ε) την εφαρμογή από το MUAC διαρθρωτικών βελτιώσεων στον σχεδιασμό και στη χρήση του εναέριου χώρου·

στ) την κατασκευή από το MUAC ενός νέου κτιρίου με σκοπό τη φιλοξενία νέας αίθουσας επιχειρήσεων με γραφεία και εγκαταστάσεις υποστήριξης.

(21) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε ο ΦΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφεραν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο για τα μέτρα χωρητικότητας που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (20) είναι σημαντικά χαμηλότερο σε χρηματικούς όρους από τις παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε ο ΦΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκαν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο θα μπορούσαν να θεωρηθούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων των οικείων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ενδέχεται να μη συμβάλλουν άμεσα στην ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί συμπέρασμα —χωρίς περαιτέρω λεπτομερείς πληροφορίες και ανάλυση— σχετικά με το αν τα μέτρα χωρητικότητας που υπέβαλαν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο μπορούν, στο σύνολό τους, να κριθούν αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (16) και (17) δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο κόστος που προκύπτει από τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν.

(22) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.

(23) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο δεν παρουσίασαν στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία θα δικαιολογούσαν κάποια απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(24) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (15) έως (23), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας

(25) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Γερμανίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 1,2 %, συνάδει με την τάση σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(27) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Γερμανίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 0,2 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(28) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Γερμανίας (74,90 EUR σε EUR2022) είναι κατά 29,9 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (57,66 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο α) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(29) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (27) και (28) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν η παρατηρούμενη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (27) οφείλεται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή στο κόστος αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(30) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, η Γερμανία αναφέρεται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας DFS και MUAC σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας). Τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

α) την εκπαίδευση και την πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από την DFS και το MUAC: στην περίπτωση της DFS, το εν λόγω μέτρο προβλέπεται να οδηγήσει σε συνολική αύξηση άνω του 10 % του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία στα κέντρα ελέγχου περιοχής (στο εξής: ACC) της Βρέμης, της Καρλσρούης, του Λάνγκεν και του Μονάχου κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, προκειμένου να καλυφθούν οι ελλείψεις χωρητικότητας που αντιμετωπίζουν τα εν λόγω ACC· όσον αφορά το MUAC, παρότι ο αριθμός των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία προβλέπεται να αυξηθεί ελαφρώς μόνο κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας θα εξακολουθήσει να είναι σημαντική προκειμένου να αντισταθμιστεί ο αναμενόμενος υψηλός αριθμός συνταξιοδοτούμενων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας κατά την εν λόγω περίοδο αναφοράς·

β) την αγορά και την εγκατάσταση από την DFS νέων λειτουργιών του συστήματος ATM για το ACC της Βρέμης και του Μονάχου· οι εν λόγω λειτουργίες αναμένεται να οδηγήσουν σε επιχειρησιακές βελτιώσεις όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης χωρητικότητας του εναέριου χώρου·

γ) την πρωτοβουλία του MUAC και της DFS, όσον αφορά το ACC της Καρλσρούης, για τη δημιουργία δύο κέντρων δεδομένων με γεωγραφικό πλεονασμό, ικανών να στηρίζουν και να αντικαθιστούν το ένα το άλλο, με στόχο την ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·

δ) τη συμμετοχή της DFS, από κοινού με άλλους έξι παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σε πρόγραμμα συνεργασίας το οποίο αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός κοινού μελλοντικού συστήματος ATM για τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας· η DFS θεωρεί ότι το νέο σύστημα ATM που θα προκύψει θα μπορούσε να εγκατασταθεί στο ACC του Λάνγκεν το νωρίτερο το 2031, επομένως, εκτός του χρονικού πλαισίου της τέταρτης περιόδου αναφοράς·

ε) την εγκατάσταση από την DFS των τεχνικών συστημάτων και του λογισμικού που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με την επιμέρους λειτουργία «AF6 — Αρχική ανταλλαγή πληροφοριών τροχιάς» που απαιτείται βάσει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/116 της Επιτροπής ([10])·

στ) την εφαρμογή αλλαγών από την DFS στο οικείο σύστημα επιτήρησης, καθώς και ενός νέου εργαλείου για την υποστήριξη της αποδοτικότερης και δυναμικότερης τομεοποίησης του εναέριου χώρου·

ζ) την ανάπτυξη και την εφαρμογή νέων εργαλείων και λειτουργιών από το MUAC για την υποστήριξη των επιχειρήσεων·

η) την εφαρμογή από το MUAC διαρθρωτικών βελτιώσεων στον σχεδιασμό και στη χρήση του εναέριου χώρου·

θ) την κατασκευή από το MUAC ενός νέου κτιρίου με σκοπό τη φιλοξενία νέας αίθουσας επιχειρήσεων με γραφεία και εγκαταστάσεις υποστήριξης.

(31) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε ο ΦΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφερε η Γερμανία για τα μέτρα χωρητικότητας που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (30) είναι σημαντικά χαμηλότερο σε χρηματικούς όρους από την παρατηρούμενη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε ο ΦΕΕ.

(32) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκε η Γερμανία θα μπορούσαν να θεωρηθούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων των οικείων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ενδέχεται να μη συμβάλλουν άμεσα στην ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί συμπέρασμα —χωρίς περαιτέρω λεπτομερείς πληροφορίες και ανάλυση— σχετικά με το αν τα μέτρα χωρητικότητας που υπέβαλε η Γερμανία μπορούν, στο σύνολό τους, να κριθούν αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (27) δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο κόστος που προκύπτει από τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν.

(33) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά τη Γερμανία.

(34) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία θα δικαιολογούσαν κάποια απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(35) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (25) έως (34), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή των Κάτω Χωρών

(36) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή των Κάτω Χωρών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

([10]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/116 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό του πρώτου κοινού έργου το οποίο στηρίζει την εφαρμογή του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 409/2013 της Επιτροπής και την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 716/2014 της Επιτροπής (ΕΕ L 36 της 2.2.2021, σ. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή των Κάτω Χωρών	Βασική τιμή 2019	Βασική τιμή 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης των Κάτω Χωρών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 0,3 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(38) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης των Κάτω Χωρών για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 2,3 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(39) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας των Κάτω Χωρών (104,60 EUR σε EUR2022) είναι κατά 11,3 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (94,01 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο ε) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(40) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (37) έως (39) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (37) και (38) οφείλονται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή στο κόστος αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(41) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, οι Κάτω Χώρες αναφέρονται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας LVNL και MUAC σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας). Τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

α) την εκπαίδευση και την πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από την LVNL και το MUAC, κυρίως για την αντικατάσταση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που αναμένεται να συνταξιοδοτηθούν κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς, αλλά και για την κάλυψη της προβλεπόμενης αύξησης της κυκλοφορίας και την υποστήριξη του εκσυγχρονισμού των συστημάτων·

β) τη βελτίωση από την LVNL των οικείων εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων και προσομοιωτών για ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να αυξηθεί ο αριθμός θέσεων εκπαίδευσης και η αντίστοιχη απόδοση·

γ) την αναβάθμιση από την LVNL του οικείου συστήματος ATM, η οποία προβλέπεται να εξασφαλίσει τη δυνατότητα μελλοντικών βελτιώσεων όσον αφορά τη χωρητικότητα του εναέριου χώρου·

δ) την ανάπτυξη και την εφαρμογή νέων εργαλείων και λειτουργιών από το MUAC για την υποστήριξη των επιχειρήσεων·

ε) την εφαρμογή από το MUAC διαρθρωτικών βελτιώσεων στον σχεδιασμό και στη χρήση του εναέριου χώρου·

στ) την κατασκευή από το MUAC ενός νέου κτιρίου με σκοπό τη φιλοξενία νέας αίθουσας επιχειρήσεων με γραφεία και εγκαταστάσεις υποστήριξης.

(42) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε ο ΦΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφεραν οι Κάτω Χώρες για τα μέτρα χωρητικότητας που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (41) είναι σημαντικά χαμηλότερο σε χρηματικούς όρους από τις παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε ο ΦΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκαν οι Κάτω Χώρες θα μπορούσαν να θεωρηθούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων των οικείων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ενδέχεται να μη συμβάλλουν άμεσα στην ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί συμπέρασμα —χωρίς περαιτέρω λεπτομερείς πληροφορίες και ανάλυση— σχετικά με το αν τα μέτρα χωρητικότητας που υπέβαλαν οι Κάτω Χώρες μπορούν, στο σύνολό τους, να κριθούν αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (37) και (38) δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο κόστος που προκύπτει από τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν.

(43) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά τις Κάτω Χώρες.

(44) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι Κάτω Χώρες δεν παρουσίασαν στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία θα δικαιολογούσαν κάποια απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(45) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (36) έως (44), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή των Κάτω Χωρών δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας

(46) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.

(47) Με βάση την επανεξέταση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (46), η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC περιλαμβάνει μέτρα για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων ασφάλειας με σκοπό την εκπλήρωση των στόχων σε κλίμακα Ένωσης το 2029. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρά τα εν λόγω μέτρα, οι ενδιάμεσοι στόχοι για τα έτη 2025 έως 2028 που υπέβαλαν το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ANALUX και LVNL, αντίστοιχα, είναι ασυνήθιστα χαμηλοί. Οι εν λόγω χαμηλοί ενδιάμεσοι στόχοι δεν δικαιολογούνται υπό το πρίσμα των πραγματικών επιδόσεων των εν λόγω παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και των μέτρων που υποβλήθηκαν για την επίτευξη των εν λόγω στόχων ασφάλειας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(48) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή εκτιμά ότι το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να λάβουν υπόψη τα πορίσματα που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (47) βελτιώνοντας τα στοχευόμενα επίπεδα διαχείρισης της ασφάλειας για τα έτη 2025 έως 2028 για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας ANALUX και LVNL, αντίστοιχα, μεταξύ άλλων με τη θέσπιση πρόσθετων μέτρων, εάν αυτό κριθεί αναγκαίο.

Επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος

(49) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.

(50) Βάσει της επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (49), η Επιτροπή διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν τα μέτρα που υπέβαλαν το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες για την επίτευξη των στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων του FABEC είναι επαρκή ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική επίτευξη των εν λόγω στόχων. Λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων του ΦΕΕ, η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι τα μέτρα που υπέβαλε η Γαλλία όσον αφορά τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «DSNA» δεν είναι επαρκή ώστε να καταστήσουν δυνατή τη στοχευόμενη βελτίωση της αποδοτικότητας των πτήσεων κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(51) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι στο πλαίσιο του FABEC θα πρέπει να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων περιβάλλοντος για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, όπως, για παράδειγμα, μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών και της εφαρμογής του διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών με πρόσθετα γειτονικά κράτη μέλη.

Επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας

(52) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.

(53) Βάσει της επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (52), η Επιτροπή διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν τα μέτρα που υπέβαλαν το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων του FABEC όσον αφορά τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή είναι επαρκή ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική επίτευξη των εν λόγω στόχων. Λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων του ΦΕΕ, η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι τα μέτρα που υπέβαλε η Γερμανία όσον αφορά τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «DFS» δεν είναι επαρκή ώστε να καλύψουν πράγματι τη ζήτηση κυκλοφορίας που αναμένεται κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(54) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι στο πλαίσιο του FABEC θα πρέπει να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, όπως, για παράδειγμα, με την εκπαίδευση και την πρόσληψης πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, την αποδοτικότερη χρήση των πόρων και τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(55) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί για τους αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι προκαλούν ανησυχίες.

(56) Όσον αφορά το Βέλγιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς συνεπάγονται σημαντική επιδείνωση της μέσης καθυστέρησης της ATFM κατά την άφιξη ετησίως σε σύγκριση με την τρίτη περίοδο αναφοράς. Πράγματι, οι προτεινόμενοι στόχοι για την τέταρτη περίοδο αναφοράς ορίζονται σε 0,94 λεπτά ανά πτήση, με εξαίρεση το έτος 2027 για το οποίο προτείνεται στόχος 2,00 λεπτών ανά πτήση, ενώ οι πραγματικές επιδόσεις που καταγράφηκαν το 2024 ήταν 0,28 λεπτά ανά πτήση. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά χειρότερο επίπεδο μέσης καθυστέρησης της ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση για τον αερολιμένα των Βρυξελλών σε σύγκριση με το επίπεδο επιδόσεων παρόμοιων αερολιμένων που προσδιορίστηκαν από τον ΦΕΕ.

(57) Όσον αφορά τις Κάτω Χώρες, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μέση καθυστέρηση της ATFM κατά την άφιξη που καταγράφηκε τα τελευταία τρία έτη της τρίτης περιόδου αναφοράς βρισκόταν σε υψηλό επίπεδο και ανερχόταν σε 3,50 λεπτά ανά πτήση το 2024. Μολονότι οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς παρουσιάζουν βελτίωση σε σύγκριση με την τρίτη περίοδο αναφοράς, έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά χειρότερο επίπεδο μέσης καθυστέρησης της ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση για τον αερολιμένα Schiphol του Άμστερνταμ σε σύγκριση με το επίπεδο επιδόσεων παρόμοιων αερολιμένων που προσδιορίστηκαν από τον ΦΕΕ.

(58) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο και οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να αιτιολογήσουν περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, με βάση τις παρατηρήσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (56) και (57), ή θα πρέπει να αναθεωρήσουν προς τα κάτω τους εν λόγω στόχους.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(59) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί για τους αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι προκαλούν ανησυχίες.

(60) Όσον αφορά τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών του Βελγίου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας συνεπάγονται τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της τάξης του – 0,8 % για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στον αερολιμένα των Βρυξελλών είναι κατ' εκτίμηση υψηλότερο, κατά σημαντικό περιθώριο, από τη διάμεση τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας των παρόμοιων αερολιμένων που προσδιορίστηκαν από τον ΦΕΕ.

(61) Όσον αφορά τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών της Γερμανίας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας συνεπάγονται τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της τάξης του – 0,8 % για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στους αερολιμένες του Μονάχου, του Αμβούργου, του Ντίσελντορφ και της Κολωνίας-Βόννης είναι κατ' εκτίμηση υψηλότερο, κατά σημαντικό περιθώριο, από τη διάμεση τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της σχετικής ομάδας παρόμοιων αερολιμένων.

(62) Όσον αφορά τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών των Κάτω Χωρών, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας συνεπάγονται επιδείνωση της τάσης του καθορισμένου κόστους μονάδας της τάξης του + 0,4 % για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στον αερολιμένα Schiphol του Άμστερνταμ είναι κατ' εκτίμηση υψηλότερο, κατά σημαντικό περιθώριο, από τη διάμεση τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της σχετικής ομάδας παρόμοιων αερολιμένων.

(63) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο, η Γερμανία και οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να αιτιολογήσουν περαιτέρω τους οικείους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, με βάση τις παρατηρήσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (60), (61) και (62), ή θα πρέπει να αναθεωρήσουν προς τα κάτω τους εν λόγω στόχους.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών

(64) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο στ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξέτασε τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με σκοπό την υποστήριξη της επίτευξης των στόχων χωρητικότητας (στο εξής: καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα). Διαπιστώθηκε ότι τα καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που θεσπίστηκαν από το Βέλγιο, τη Γαλλία, τη Γερμανία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες για υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και τερματικές υπηρεσίες προκαλούν ανησυχίες.

(65) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή του FABEC και τα καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών του Βελγίου, της Γαλλίας, της Γερμανίας και των Κάτω Χωρών, όπως ορίζεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, περιλαμβάνουν μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα το οποίο ανέρχεται μόλις στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους. Λαμβανομένων υπόψη των συμβουλών εμπειρογνωμόνων που υπέβαλε ο ΦΕΕ, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα για τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων δεν συνάδουν με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το οποίο τα καθεστώτα παροχής κινήτρων απαιτείται να έχουν «ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα».

(66) Συνεπώς, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες θα πρέπει να αναθεωρήσουν τα καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (65), ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτή η αναθεώρηση θα πρέπει να οδηγεί σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο από το 1 % του ετήσιου καθορισμένου κόστους.

3. ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΑΝΙΑ

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(67) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Δανία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Δανίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 D-KK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Δανίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 1,6 %, υπερβαίνει την τάση σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(69) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Δανίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 0,8 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(70) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Δανίας (73,02 EUR σε EUR2022) είναι κατά 19,9 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (60,91 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο στ) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(71) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Δανία δεν υπέβαλε καμία αιτιολόγηση για τις αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (69) και (70) βάσει του πρόσθετου καθορισμένου κόστους που συνδέεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ή βάσει του κόστους αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα κριτήρια που παρατίθενται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περιπτώσεις i) και ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούνται όσον αφορά τη Δανία.

(72) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (67) έως (71), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Δανίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

4. **ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΘΟΝΙΑ**

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(73) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Εσθονία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Εσθονίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Εσθονίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 0,4 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(75) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Εσθονίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 4,3 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(76) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η Εσθονία έχει απολέσει σημαντικό ποσοστό των υπερπτήσεων που εξυπηρετούσε κατά το παρελθόν. Αυτή η μείωση της κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς εξακολουθεί να επηρεάζει σημαντικά τις επιδόσεις οικονομικής αποδοτικότητας του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Εσθονίας και έχει, ειδικότερα, αρνητικό αντίκτυπο στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Εσθονίας που υπολογίστηκε συνολικά για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(77) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο και σκόπιμο να εξεταστεί, για τους σκοπούς του κριτηρίου αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (75), αν η Εσθονία θα πληρούσε τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης απουσία των συνθηκών που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (76).

(78) Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή υπολόγισε εκ νέου τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Εσθονίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς με βάση την εκτιμώμενη διαρθρωτική απώλεια κυκλοφορίας για την Εσθονία λόγω του πολέμου στην Ουκρανία, μετρούμενη σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή. Από τον επανυπολογισμό αυτόν προκύπτει προσαρμοσμένη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την Εσθονία (– 2,4 %), η οποία υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %). Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Εσθονία πληροί το κριτήριο αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (75), αφού ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της σημαντικής μείωσης της κυκλοφορίας λόγω του πολέμου στην Ουκρανία.

(79) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Εσθονίας (54,69 EUR σε EUR2022) είναι κατά 5,2 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (52,00 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο δ) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(80) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Εσθονία δεν υπέβαλε καμία αιτιολόγηση για τις αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (74) και (79) βάσει του πρόσθετου καθορισμένου κόστους που συνδέεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ή βάσει του κόστους αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περιπτώσεις i) και ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούνται όσον αφορά την Εσθονία.

(81) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (73) έως (80), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Εσθονίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

5. **ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας

(82) Οι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Ελλάδα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης της ATFM ανά πτήση, καθώς και οι αντίστοιχες τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου της 2ας Ιουλίου 2024, έχουν ως εξής:

Ελλάδα	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, που εκφράζονται σε λεπτά καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Τιμές αναφοράς	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ελλάδα για τα έτη 2027, 2028 και 2029 είναι ίσοι προς τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς. Ωστόσο, οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας είναι σημαντικά υψηλότεροι από τις τιμές αναφοράς για τα έτη 2025 και 2026.

(84) Τα μέτρα για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας που υπέβαλε η Ελλάδα περιλαμβάνουν την εκπαίδευση και την πρόσληψη από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας υψηλού αριθμού νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ο οποίος αντιστοιχεί για την τέταρτη περίοδο αναφοράς σε συνολική αύξηση κατά 35 % του αριθμού των ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία στο ACC. Επιπλέον, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας σχεδιάζει να αναπτύξει ένα νέο σύστημα ATM, να αναβαθμίσει το οικείο δίκτυο ραντάρ, να θέσει σε εφαρμογή μέτρα αναδιοργάνωσης του εναέριου χώρου και να βελτιώσει τις οικείες διαδικασίες διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και της χωρητικότητας.

(85) Με βάση την αξιολόγηση που διενήργησε ο ΦΕΕ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένα σχετικά μέτρα βελτίωσης της χωρητικότητας που περιγράφονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου της 2ας Ιουλίου 2024 δεν περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας. Η παράλειψη αυτή μπορεί να οδηγήσει σε έλλειμμα χωρητικότητας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, μεταξύ άλλων και κατά τα έτη 2025 και 2026 για τα οποία οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας είναι υψηλότεροι από τις αντίστοιχες τιμές αναφοράς.

(86) Στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα αναφέρει ότι οι στόχοι χωρητικότητας για τα ημερολογιακά έτη 2025 και 2026 δεν ήταν δυνατόν να καθοριστούν σύμφωνα με τις τιμές αναφοράς που περιλαμβάνονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου της 2ας Ιουλίου 2024, λόγω της πιο αισιόδοξης πρόβλεψης όσον αφορά την αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας που περιλαμβάνεται στις προβλέψεις κυκλοφορίας της STATFOR τον Οκτώβριο του 2024. Η Ελλάδα διευκρινίζει ότι ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας αντιμετώπισε καθυστερήσεις κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά την υλοποίηση του οικείου επενδυτικού σχεδίου της τρίτης περιόδου αναφοράς και την πρόσληψη ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, γεγονός που οδήγησε σε επιχειρησιακούς περιορισμούς σε τοπικό επίπεδο. Η Ελλάδα επικαλείται, ειδικότερα, τους τεχνικούς περιορισμούς που συνδέονται με τα παρωχημένα συστήματα που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τα οποία προβλέπεται να αντικατασταθούν ή να εκσυγχρονιστούν μόνο σε μεταγενέστερο στάδιο κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(87) Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV σημείο 1.3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι πληροφορίες και τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλε η Ελλάδα στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις σχετικές τοπικές συνθήκες, δεν δικαιολογούν τις προτεινόμενες σημαντικές αποκλίσεις των στόχων χωρητικότητας για τα έτη 2025 και 2026 από τις αντίστοιχες τιμές αναφοράς. Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι η Ελλάδα θα μπορούσε να θεσπίσει πρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση των οικείων στόχων χωρητικότητας για τα εν λόγω έτη, ώστε να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της καθυστερημένης πρόσληψης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και της μη υλοποίησης των προγραμματισμένων επενδύσεων κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(88) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (82) έως (87), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων χωρητικότητας της Ελλάδας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(89) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Ελλάδα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ελλάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 0,5 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(91) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ελλάδας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 1,3 %, υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(92) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η βασική τιμή για το έτος 2019 που υπέβαλε η Ελλάδα στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνει προσαρμογές κόστους οι οποίες αντιστοιχούν σε πρόσθετο κόστος ύψους 19,5 εκατ. EUR, εκφραζόμενο σε EUR2022. Σύμφωνα με την ανάλυση του ΦΕΕ, οι εν λόγω προσαρμογές δεν αποτελούσαν μέρος της βασικής τιμής του 2019 που είχε καθοριστεί στο σχέδιο επιδόσεων της Ελλάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς και δεν αιτιολογήθηκαν επαρκώς από την Ελλάδα στο οικείο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(93) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εξεταστεί, για τους σκοπούς του κριτηρίου αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (91), αν η Ελλάδα θα πληρούσε τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης απουσία των προσαρμογών της βασικής τιμής του 2019, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (92).

(94) Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή υπολόγισε εκ νέου τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ελλάδας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς χρησιμοποιώντας τη βασική τιμή για το 2019 που περιλαμβάνεται στο σχέδιο επιδόσεων της Ελλάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς, και όχι την προσαρμοσμένη βασική τιμή που περιλαμβάνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Από τον επανυπολογισμό αυτόν προκύπτει προσαρμοσμένη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την Ελλάδα (+ 0,1 %), η οποία υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %). Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Ελλάδα δεν πληροί το κριτήριο αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (91).

(95) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ελλάδας το 2024 (25,04 EUR σε EUR2022) είναι κατά 39,2 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (41,19 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο γ) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(96) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα δεν υπέβαλε καμία αιτιολόγηση για τις αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (90) και (91) βάσει των μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ή βάσει των μέτρων αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περιπτώσεις i) και ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούνται όσον αφορά την Ελλάδα.

(97) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (89) έως (96), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος

(98) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.

(99) Βάσει της επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (98), η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν τα μέτρα που υπέβαλε η Ελλάδα για την επίτευξη των οικείων στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων είναι επαρκή ώστε να καταστεί πράγματι δυνατή η επίτευξη των εν λόγω στόχων. Λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων του ΦΕΕ, η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι η Ελλάδα δεν έχει αναλάβει δεσμεύσεις, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, για την εφαρμογή διαφόρων σχετικών μέτρων που καθορίζονται στο ERNIP.

(100) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ελλάδα θα πρέπει να βελτιώσει τα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων περιβάλλοντος για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκαν στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μεταξύ άλλων με την ανάληψη δεσμεύσεων για το σύνολο των επιχειρησιακών μέτρων που παρατίθενται στο ERNIP και την επίσπευση της εφαρμογής του διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών.

6. **ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΙΡΛΑΝΔΙΑ**

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(101) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Ιρλανδία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ιρλανδίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ιρλανδίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 2,0 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(103) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ιρλανδίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 1,0 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(104) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ιρλανδίας (27,29 EUR σε EUR2022) είναι κατά 4,0 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (28,43 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο β) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(105) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (102) και (103) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (102) και (103) οφείλονται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή στο κόστος αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(106) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ιρλανδία αναφέρεται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας AirNav Ireland σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας). Τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

α) την εκπαίδευση και την απασχόληση πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία για την αντιμετώπιση της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς·

β) την απασχόληση πρόσθετου προσωπικού ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφάλειας εναέριας κυκλοφορίας για την υποστήριξη της υλοποίησης έργων κεφαλαιουχικών επενδύσεων, ιδίως όσον αφορά την προγραμματισμένη εφαρμογή νέου συστήματος ATM κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς·

γ) την απασχόληση πρόσθετου προσωπικού γενικής υποστήριξης για την αποδέσμευση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από μη επιχειρησιακά καθήκοντα και για την αύξηση της παραγωγικότητας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας·

δ) την αγορά και την εγκατάσταση νέου συστήματος ATM, το οποίο θα επιφέρει σημαντικές λειτουργικές και τεχνικές βελτιώσεις· το νέο σύστημα ATM θα αντικαταστήσει το υφιστάμενο σύστημα ATM της AirNav Ireland, το οποίο χρησιμοποιείται επί 17 έτη· σε σχέση με το νέο σύστημα ATM, η AirNav Ireland σχεδιάζει επίσης να εφαρμόσει νέο σύστημα ATM έκτακτης ανάγκης και να επεκτείνει τα κτίρια του οικείου ACC με σκοπό την απόδειξη και τη δοκιμή των εγκαταστάσεων του νέου συστήματος ATM·

ε) την αναβάθμιση της χρησιμοποιούμενης υποδομής ραντάρ, ιδίως με την αντικατάσταση των τεχνικών συνιστωσών που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους·

στ) την αγορά εξοπλισμού και εργαλείων για την υποστήριξη της ανθεκτικότητας των επιχειρήσεων.

(107) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε ο ΦΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφερε η Ιρλανδία για τα μέτρα χωρητικότητας που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (106) θα καλύψει σε χρηματικούς όρους τις παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε ο ΦΕΕ. Ωστόσο, σύμφωνα με τον ΦΕΕ, η Ιρλανδία δεν αντιμετωπίζει σημαντικά ζητήματα χωρητικότητας, η επίλυση των οποίων θα απαιτούσε σημαντικό πρόσθετο κόστος κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(108) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκε η Ιρλανδία θα μπορούσαν να θεωρηθούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων του οικείου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ενδέχεται να μη συμβάλλουν άμεσα στην ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Ως εκ τούτου, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί συμπέρασμα —χωρίς περαιτέρω λεπτομερείς πληροφορίες και ανάλυση— σχετικά με το αν τα μέτρα χωρητικότητας που υπέβαλε η Ιρλανδία μπορούν, στο σύνολό τους, να κριθούν αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(109) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά την Ιρλανδία.

(110) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιρλανδία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία θα δικαιολογούσαν κάποια απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(111) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (101) έως (110), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ιρλανδίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

7. **ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΛΕΤΟΝΙΑ**

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(112) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Λετονία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Λετονίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Λετονίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 10,9 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(114) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Λετονίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 9,3 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(115) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η Λετονία έχει απολέσει σημαντικό ποσοστό των υπερπτήσεων που εξυπηρετούσε κατά το παρελθόν. Αυτή η μείωση της κυκλοφορίας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς εξακολουθεί να επηρεάζει σημαντικά τις επιδόσεις οικονομικής αποδοτικότητας του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Εσθονίας και έχει, ειδικότερα, αρνητικό αντίκτυπο στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Λετονίας που υπολογίστηκε συνολικά για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(116) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο και σκόπιμο να εξεταστεί, για τους σκοπούς του κριτηρίου αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (114), αν η Λετονία θα πληρούσε τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης απουσία των συνθηκών που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (115).

(117) Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή υπολόγισε εκ νέου τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Λετονίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς με βάση την εκτιμώμενη διαρθρωτική απώλεια κυκλοφορίας για τη Λετονία λόγω του πολέμου στην Ουκρανία, μετρούμενη σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή. Από τον επανυπολογισμό αυτόν προκύπτει προσαρμοσμένη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη Λετονία (+ 1,3 %), η οποία εξακολουθεί να είναι υψηλότερη από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %). Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Λετονία δεν πληροί το κριτήριο αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (114), ακόμα και αφού ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της σημαντικής μείωσης της κυκλοφορίας λόγω του πολέμου στην Ουκρανία.

(118) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Λετονίας (37,97 EUR σε EUR2022) είναι κατά 32,4 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (56,17 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο δ) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(119) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Λετονία δεν υπέβαλε καμία αιτιολόγηση για τις αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (113) έως (117) βάσει του πρόσθετου καθορισμένου κόστους που συνδέεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ή βάσει του κόστους αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περιπτώσεις i) και ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούνται όσον αφορά τη Λετονία.

(120) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (112) έως (119), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Λετονίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

8. **ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΛΟΒΑΚΙΑ**

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(121) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Σλοβακία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σλοβακίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Σλοβακίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 0,6 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(123) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Σλοβακίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 0,4 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(124) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Σλοβακίας (60,11 EUR σε EUR2022) είναι κατά 70,0 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (35,35 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο γ) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(125) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (122) έως (124) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (122) και (123) οφείλονται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεόμενο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή στο κόστος αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(126) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Σλοβακία αναφέρεται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας LPS σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας). Τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

α) την εκπαίδευση και την απασχόληση πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία για την αντιμετώπιση της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς· αυτό προβλέπεται να οδηγήσει, κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, σε συνολική αύξηση άνω του 10 % του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία στο ΚΕΠ της Μπρατισλάβας·

β) την υλοποίηση ενός νέου συστήματος ATM, το οποίο προβλέπεται να εξασφαλίσει τη δυνατότητα μελλοντικών βελτιώσεων όσον αφορά τη χωρητικότητα του εναέριου χώρου·

γ) τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και των κτιρίων με σκοπό την ενίσχυση της επιχειρησιακής ανθεκτικότητας.

(127) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε ο ΦΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφερε η Σλοβακία για τα μέτρα χωρητικότητας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (126) είναι σημαντικά χαμηλότερο σε χρηματικούς όρους από τις παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε ο ΦΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκε η Σλοβακία θα μπορούσαν να θεωρηθούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων του οικείου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ενδέχεται να μη συμβάλλουν άμεσα στην ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί συμπέρασμα —χωρίς περαιτέρω λεπτομερείς πληροφορίες και ανάλυση— σχετικά με το αν τα μέτρα χωρητικότητας που υπέβαλε η Σλοβακία μπορούν, στο σύνολό τους, να κριθούν αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (122) και (123) δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο κόστος που προκύπτει από τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν.

(128) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά τη Σλοβακία.

(129) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Σλοβακία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία θα δικαιολογούσαν κάποια απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(130) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (121) έως (129), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σλοβακίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

9. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(131) Με βάση τα ανωτέρω, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ορισμένοι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες, καθώς και ορισμένοι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν από τη Δανία, την Εσθονία, την Ιρλανδία, την Ελλάδα, τη Λετονία και τη Σλοβακία, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων οι οποίοι παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης και περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκε από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες, καθώς και στα προσχέδια των εθνικών σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν από τη Δανία, την Εσθονία, την Ιρλανδία, την Ελλάδα, τη Λετονία και τη Σλοβακία, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688.

Άρθρο 2

Η Ελλάδα αναθεωρεί τους οικείους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή για το 2025 και το 2026, οι οποίοι εκφράζονται ως η μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά, ώστε να συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που καθορίζονται στο άρθρο 4 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

Όταν το σχέδιο λειτουργιών δικτύου της 2ας Ιουλίου 2024, που καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής, συνιστά ειδικά πρόσθετα μέτρα για τη βελτίωση των επιδόσεων χωρητικότητας, τα εν λόγω μέτρα λαμβάνονται υπόψη κατά την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο.

Άρθρο 3

Το Βέλγιο, η Δανία, η Γερμανία, η Εσθονία, η Ιρλανδία, η Ελλάδα, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες και η Σλοβακία αναθεωρούν προς τα κάτω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας που καθορίζονται για τις οικείες ζώνες χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας.

Κατά την αναθεώρηση των οικείων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας, τα εν λόγω κράτη μέλη:

α) μεριμνούν ώστε οι αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας να 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, οι οποίες αναφέρονται, αντίστοιχα, στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α) και β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317·

β) μειώνουν αντίστοιχα το επίπεδο του καθορισμένου κόστους, ιδίως όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2029·

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

Κατά παρέκκλιση από το πρώτο εδάφιο στοιχείο α), εάν η βασική τιμή της σχετικής ζώνης χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή πληροί το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) 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.

Όταν ένα κράτος μέλος επικαλείται, στο αναθεωρημένο του προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που πρέπει να υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, απόκλιση σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, μεριμνά ώστε η εν λόγω απόκλιση να τεκμηριώνεται με επαρκείς πληροφορίες και αιτιολογήσεις. Ειδικότερα, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος αποδεικνύει ότι κάθε μέτρο που επικαλείται για την αιτιολόγηση απόκλισης από τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης αφορά αποκλειστικά και μόνο τους πρόσθετους επιχειρησιακούς πόρους ή τις τεχνικές ικανότητες που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου, στο Βασίλειο της Δανίας, στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, στη Δημοκρατία της Εσθονίας, στην Ιρλανδία, στην Ελληνική Δημοκρατία, στη Γαλλική Δημοκρατία, στη Δημοκρατία της Λετονίας, στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου, στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών και στη Σλοβακική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 16 Μαΐου 2025.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων που διαπιστώθηκε ότι δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

1. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΟΥ FABEC ΚΑΙ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΟ ΒΕΛΓΙΟ, ΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ, ΤΗ ΓΑΛΛΙΑ, ΤΟ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή των Κάτω Χωρών	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Δανίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Εσθονίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ελλάδα	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, που εκφράζονται σε λεπτά καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ιρλανδίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΛΕΤΟΝΙΑΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Λετονίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΥ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΛΟΒΑΚΙΑΣ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σλοβακίας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**