Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2023/2481

14.11.2023

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/2481 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Νοεμβρίου 2023

σχετικά με τον καθορισμό ενδεικτικού εύρους στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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 α),

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 και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 ([2]), και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου, η Επιτροπή είναι αρμόδια να καθορίζει στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας. Στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 καθορίζονται λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τον καθορισμό των εν λόγω στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης από την Επιτροπή.

(2) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η οποία καλύπτει τα ημερολογιακά έτη από το 2025 έως και το 2029, πρέπει να εγκριθούν έως την 1η Ιουνίου 2024.

(3) Κατά την κατάρτιση των εν λόγω στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή απαιτείται να δημοσιεύει ενδεικτικό εύρος στόχων για κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων, το οποίο συνίσταται στις ετήσιες ελάχιστες και μέγιστες τιμές εντός των οποίων η Επιτροπή προτίθεται να θέσει στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Το εν λόγω ενδεικτικό εύρος στόχων χρησιμοποιείται από την Επιτροπή για τους σκοπούς της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς κατά το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τα άλλα αρμόδια πρόσωπα και φορείς, και όσον αφορά τις πτυχές ασφάλειας πτήσεων, τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: EASA).

(4) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων που ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 πρότεινε ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς σε έκθεση που υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 29 Σεπτεμβρίου 2023.

(5) Στην εν λόγω έκθεση, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων παρουσίασε λεπτομερώς τις παραδοχές, το σκεπτικό και την ανάλυση στην οποία βασίζεται το προτεινόμενο ενδεικτικό εύρος στόχων στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας. Όσον αφορά την εξέλιξη της κυκλοφορίας που προβλέπεται για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων αξιοποίησε την πλέον πρόσφατη διαθέσιμη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR του Eurocontrol, που δημοσιεύθηκε την 31η Μαρτίου 2023.

(6) Το ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζεται στην παρούσα απόφαση θα πρέπει να βασίζεται στις τιμές τις οποίες πρότεινε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων στην έκθεσή του που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 5, θα πρέπει δε να τεκμηριώνεται με την αξιόπιστη μεθοδολογία, τα πλήρη δεδομένα και την ενδελεχή ποσοτική και ποιοτική ανάλυση που παρουσιάζονται στην εν λόγω έκθεση.

(7) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι βελτιώσεις στην αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων που επιτεύχθηκαν κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και οι περαιτέρω βελτιώσεις που απαιτούνται υπό το πρίσμα των πλέον πρόσφατων κανονιστικών και επιχειρησιακών εξελίξεων.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 056 της 25.2.2019, σ. 1.

(8) Για τον υπολογισμό του ενδεικτικού εύρους στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ιστορικές επιδόσεις που επιτεύχθηκαν στο εν λόγω κύριο πεδίο επιδόσεων, τα εκτιμώμενα οφέλη που προκύπτουν από τα μέτρα που καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών που αναφέρεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής ([3]), στην έκδοσή του που δημοσιεύθηκε τον Ιούλιο του 2023 ([4]), καθώς και οι συνέπειες του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας στις ροές εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο. Επιπλέον, το προτεινόμενο ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος θα πρέπει να λάβει υπόψη τα αποτελέσματα μελέτης που διεξήγαγε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων σχετικά με τις αλληλεξαρτήσεις των κύριων πεδίων επιδόσεων του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας, η οποία χρησιμοποιήθηκε για την εκτίμηση των επιπτώσεων των αναμενόμενων περιορισμών χωρητικότητας στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(9) Για τον υπολογισμό του ενδεικτικού εύρους στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εξής: πρώτον, οι ιστορικές επιδόσεις χωρητικότητας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (στο εξής: ANSP), με έμφαση στις καθυστερήσεις διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) που οφείλονται σε περιορισμούς χωρητικότητας του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ή σε ζητήματα στελέχωσης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Δεύτερον, το ιστορικό διαταραχών στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας για λόγους που δεν σχετίζονται με τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με τις επιπτώσεις καθυστερήσεων εξαιτίας δυσμενών καιρικών συνθηκών στην παροχή χωρητικότητας. Τρίτον, τα σχέδια βελτίωσης της χωρητικότητας τα οποία καταρτίζουν οι ANSP και περιλαμβάνονται στο ευρωπαϊκό σχέδιο λειτουργιών δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123, στα παραρτήματά του που δημοσιεύθηκαν τον Απρίλιο του 2023 ([5]). Όσον αφορά τα επιχειρησιακά οφέλη που αναμένονται κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς από τις λειτουργίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM) που αποτελούν μέρος του «πρώτου κοινού έργου» του SESAR και καθορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/116 της Επιτροπής ([6]), για την κατάρτιση του ενδεικτικού εύρους στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ανάλυση που εκπόνησε το όργανο διαχείρισης της εγκατάστασης του SESAR και επισυνάπτεται στην έκθεση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.

(10) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, τα προκαταρκτικά δεδομένα περί δαπανών και κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς τα οποία υποβλήθηκαν από τα κράτη μέλη έως την 1η Ιουνίου 2023 θα πρέπει να αξιοποιηθούν για την τεκμηρίωση του υπολογισμού του ενδεικτικού εύρους στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Το ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στηρίζεται περαιτέρω στη μελλοντοστραφή ανάλυση εμπειρογνωμόνων του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων σχετικά με τις βάσεις κόστους της τέταρτης περιόδου αναφοράς και τις δυνατότητες βελτίωσης της οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς, λαμβανομένων υπόψη των αλληλεξαρτήσεων με άλλα κύρια πεδία επιδόσεων. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη η ανάλυση της εκτιμώμενης οικονομικής αναποδοτικότητας στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή εντός του πεδίου εφαρμογής του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, το οποίο συνίσταται στις ετήσιες ελάχιστες και μέγιστες τιμές εντός των οποίων η Επιτροπή προτίθεται να θέσει στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, παρατίθεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

([3]) 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).

([4]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-route-network-improvement-plan-ernip-part-2

([5]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027

([6]) 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).

Βρυξέλλες, 10 Νοεμβρίου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, η οποία κυμαίνεται από τα επίπεδα Α έως Δ του EASA

Επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων προς επίτευξη από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων	**Κατώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης** (προς επίτευξη έως το 2029)	**Ανώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης** (προς επίτευξη έως το 2029)
Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	**Γ**	**Γ**
Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	**Δ**	**Δ**
Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	**Γ**	**Γ**
Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	**Γ**	**Γ**
Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	**Γ**	**Γ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

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

Μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενη ως ποσοστό	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ανώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης	2,71 %	2,70 %	2,69 %	2,67 %	2,66 %
Κατώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης	2,49 %	2,46 %	2,44 %	2,42 %	2,39 %

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενη σε λεπτά ανά πτήση	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ανώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40
Κατώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης	0,41	0,38	0,35	0,33	0,31

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ετήσια μεταβολή του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ετήσια μεταβολή του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης, εκφραζόμενη ως ποσοστό	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ανώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης	– 0,7 %	– 0,7 %	– 0,7 %	– 0,7 %	– 0,7 %
Κατώτερο όριο για τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης	– 3,1 %	– 3,1 %	– 3,1 %	– 3,1 %	– 3,1 %

Βασική τιμή του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε EUR το 2022	**2024**
Εκτιμώμενη βασική τιμή για το εύρος στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς	55,61 EUR