Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/1032

18.5.2026

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2026/1032 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Απριλίου 2026

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα, 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(2026) 2556]

(Το κείμενο στην ελληνική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

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),

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,

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 ([3]), και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(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 του συστήματος χρέωσης τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες 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) Στις 12 Ιουνίου 2024 η Επιτροπή ενέκρινε στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029). Οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής ([4]).

(3) Την 1η Οκτωβρίου 2024 η Ελλάδα υπέβαλε στην Επιτροπή προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας του εν λόγω προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων από την Επιτροπή, η Ελλάδα υπέβαλε επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων) στις 15 Νοεμβρίου 2024.

([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]) ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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).

(4) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι χωρητικότητας που τίθενται από την Ελλάδα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1.3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής και ότι οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας δεν πληρούν τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι στόχοι επιδόσεων χωρητικότητας και οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και, στις 16 Μαΐου 2025, ενημέρωσε σχετικά την Ελλάδα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040 της Επιτροπής ([5]). Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή εξέδωσε συστάσεις προς την Ελλάδα προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή των οικείων στόχων επιδόσεων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(5) Στις 7 Αυγούστου 2025 η Ελλάδα υπέβαλε προς αξιολόγηση από την Επιτροπή αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας του εν λόγω σχεδίου, η Ελλάδα υπέβαλε επικαιροποιημένη έκδοση του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων (στο εξής: αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων) στις 3 Οκτωβρίου 2025.

(6) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, βασιζόμενη στα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες, κατά περίπτωση.

(7) Η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στοιχείων που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 2 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Ωστόσο, η κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών που αναφέρονται στο παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο δ) vii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 υπόκειται σε χωριστή επανεξέταση από την Επιτροπή βάσει πρόσθετων πληροφοριών που ελήφθησαν από την Ελλάδα τον Δεκέμβριο του 2025. Κατά συνέπεια, στο παρόν στάδιο η Επιτροπή δεν έχει συναγάγει συμπεράσματα όσον αφορά τη συμμόρφωση της εν λόγω μεθοδολογίας 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.

(8) Το συμβούλιο επανεξέτασης των επιδόσεων (στο εξής: ΣΕΕ), το οποίο επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/2803, υπέβαλε στην Επιτροπή τη γνώμη του σχετικά με τους στόχους επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας όσον αφορά τη συνοχή των εν λόγω στόχων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Τα πορίσματα που διατυπώνονται στην παρούσα απόφαση βασίζονται στη λεπτομερή τεχνική αξιολόγηση που παρατίθεται στη γνώμη του ΣΕΕ ([7]).

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση των στόχων ασφάλειας

(9) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων αξιολογήθηκε σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

([5]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040 της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L, 2025/1040, 23.5.2025, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([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]) Γνώμη αριθ. 1-2026 του ΣΕΕ σχετικά με την αξιολόγηση των αναθεωρημένων προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, της 28ης Ιανουαρίου 2026.

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

Ελλάδα	**Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από το επίπεδο Α έως το επίπεδο Δ του EASA**					
Πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ΥΠΑ	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην Ασφάλεια πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Δ**
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Νοοτροπία ασφάλειας	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**

(11) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Ελλάδα για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «ΥΠΑ» είναι ίσοι με τους στόχους ασφάλειας πτήσεων σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2025 έως το 2029, εξαιρουμένου του στόχου «διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων», για τον οποίο το επίπεδο του στόχου σε κλίμακα Ένωσης προβλέπεται να επιτευχθεί το έτος 2029.

(12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων καθορίζει μέτρα για την ΥΠΑ με σκοπό την επίτευξη των στόχων ασφάλειας πτήσεων σε τοπικό επίπεδο, όπως η οργανωτική αναδιάρθρωση, η προώθηση της νοοτροπίας ασφάλειας, η αύξηση του αριθμού των μαθημάτων εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας, η βελτίωση του συστήματος αξιολόγησης της επάρκειας για τους εμπειρογνώμονες σε θέματα ασφάλειας, οι δοκιμαστικές ασκήσεις των διαδικασιών έκτακτης ανάγκης και η επανεξέταση των κριτηρίων διακινδύνευσης.

(13) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 10, 11 και 12, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων σε τοπικό επίπεδο που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Αξιολόγηση των στόχων περιβάλλοντος και επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξή τους

(14) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων 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 στόχοι περιβάλλοντος που προτείνονται από την Ελλάδα συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζόντιου τμήματος της πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP) που καταρτίστηκε σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής ([8]) και ήταν διαθέσιμο κατά τον χρόνο έγκρισης των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουλίου 2024.

([8]) 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).

(15) Οι στόχοι επιδόσεων περιβάλλοντος που προτείνονται από την Ελλάδα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για την εν λόγω περίοδο από το ERNIP, που εκφράζονται ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, έχουν ως εξής:

Ελλάδα	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	**2,11 %**	**2,08 %**	**2,03 %**	**1,97 %**	**1,93 %**
Τιμές αναφοράς	2,11 %	2,08 %	2,03 %	1,97 %	1,93 %

(16) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι περιβάλλοντος που προτείνονται από την Ελλάδα είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς. Σε αυτή τη βάση, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος.

(17) 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 αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.

(18) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα παρουσίασε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος σε τοπικό επίπεδο, τα οποία περιλαμβάνουν την προμήθεια νέου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM) και την εφαρμογή διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών με γειτονικές χώρες.

(19) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ελλάδα θα πρέπει να βελτιώσει τα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων περιβάλλοντος για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, 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.

(20) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, δεσμεύτηκε να λάβει δύο ακόμη επιχειρησιακά μέτρα που παρατίθενται στο ERNIP σε σύγκριση με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2024. Τα εν λόγω επιχειρησιακά μέτρα αφορούν την εφαρμογή ενισχυμένου διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών με γειτονικές χώρες. Η Επιτροπή, μολονότι εκφράζει την ικανοποίησή της για την πρόσθετη αυτή δέσμευση που ανέλαβε η Ελλάδα στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, επαναλαμβάνει επίσης την άποψή της, όπως διατυπώνεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040, ότι η Ελλάδα θα πρέπει να δεσμευτεί για την εφαρμογή του συνόλου των επιχειρησιακών μέτρων που παρατίθενται στο ERNIP. Η Επιτροπή καλεί την Ελλάδα να εξετάσει την εν λόγω παρατήρηση ενόψει της έγκρισης του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

Αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας και επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξή τους

(21) Με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενοι στόχοι επιδόσεων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή οι οποίοι περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας που υποβλήθηκε το 2024 δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα πρότεινε αναθεωρημένους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή.

(22) Οι αναθεωρημένοι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Ελλάδα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) ανά πτήση, καθώς και οι αντίστοιχες τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, έχουν ως εξής:

Ελλάδα	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Αναθεωρημένοι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,34**	**0,25**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Τιμές αναφοράς	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(23) Η συνοχή των αναθεωρημένων στόχων χωρητικότητας της Ελλάδας αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο παράρτημα IV σημείο 1.3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ελλάδα συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου που καταρτίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 και ήταν διαθέσιμο κατά τον χρόνο έγκρισης των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουλίου 2024.

(24) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Ελλάδα είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(25) 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 αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.

(26) Η Ελλάδα παρουσίασε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας, ιδίως όσον αφορά την εγκατάσταση νέου συστήματος ATM και την εκπαίδευση και πρόσληψη πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα εξήγησε ότι έχει συμπεριλάβει στο εν λόγω σχέδιο όλα τα σχετικά μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων χωρητικότητας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, το ΣΕΕ, στη γνώμη του σχετικά με την αξιολόγηση του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας, εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν τα εν λόγω μέτρα που παρουσίασε η Ελλάδα επαρκούν για την αποτελεσματική επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, το ΣΕΕ ανέφερε ότι θα παρακολουθεί στενά την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας και την έγκαιρη και ορθή εφαρμογή, από την Ελλάδα, των προγραμματισμένων μέτρων ενίσχυσης της χωρητικότητας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(27) Η Επιτροπή σημειώνει ότι η Ελλάδα καθόρισε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, πρόσθετο κύριο δείκτη επιδόσεων (στο εξής: KPI) και συναφείς πρόσθετους στόχους επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 και το άρθρο 10 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής. Ο εν λόγω πρόσθετος KPI αφορά την έγκαιρη επίτευξη των οροσήμων για την πραγματοποίηση ορισμένων νέων επενδύσεων σε πάγια περιουσιακά στοιχεία που είναι κρίσιμης σημασίας για την ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Η Ελλάδα έχει επίσης θεσπίσει καθεστώς παροχής κινήτρων οικονομικού χαρακτήρα, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, για να στηρίξει την επίτευξη των πρόσθετων στόχων επιδόσεων χωρητικότητας που αναφέρονται στην παρούσα αιτιολογική σκέψη.

(28) Όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 27, η Επιτροπή αξιολογεί θετικά τους πρόσθετους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας και το σχετικό καθεστώς παροχής οικονομικών κινήτρων που θέσπισε η Ελλάδα στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα οικονομικά κίνητρα που έχουν καθοριστεί για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο αυτό είναι δικαιολογημένα και αναλογικά, δεδομένης της κρισιμότητας της έγκαιρης και ομαλής υλοποίησης των σχετικών με τη χωρητικότητα επενδύσεων οι οποίες παρατίθενται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

(29) Συνολικά, με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 22 έως 28, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα ανταποκρίθηκε επαρκώς στις συστάσεις του άρθρου 2 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2025/1040 όσον αφορά την αναθεώρηση των οικείων στόχων επιδόσεων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας και αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 22 θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(30) Ωστόσο, υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων του ΣΕΕ που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 26, καθώς και της μη υλοποίησης των προγραμματισμένων επενδύσεων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο επιδόσεων της Ελλάδας για την τρίτη προγραμματική περίοδο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 87 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2025/1040 της Επιτροπής, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα θα πρέπει να θεσπίσει πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Επιπλέον, η Επιτροπή καλεί την Ελλάδα να επιταχύνει την εφαρμογή όλων των μέτρων ενίσχυσης της χωρητικότητας που έχουν ήδη οριστεί στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων και να παρακολουθεί στενά και τακτικά την έγκαιρη εφαρμογή των εν λόγω μέτρων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα θα πρέπει να αντιμετωπίσει, μέσω της εν λόγω διαδικασίας παρακολούθησης, τυχόν κινδύνους καθυστερήσεων στην εφαρμογή των μέτρων ενίσχυσης της χωρητικότητας που ορίζονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(31) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξέτασε τους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας για τους αερολιμένες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι δεν προκαλούν ανησυχίες.

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(32) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2025/1040, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή οι οποίοι περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας που υποβλήθηκε το 2024 δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα πρότεινε αναθεωρημένους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή.

(33) Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που πρότεινε η Ελλάδα στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**Βασική τιμή 2019**	**Βασική τιμή 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**26,93 EUR**	**22,28 EUR**	**22,99 EUR**	**22,10 EUR**	**21,57 EUR**	**23,38 EUR**	**24,14 EUR**

(34) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα αναθεώρησε τους οικείους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας σε τοπικό επίπεδο για κάθε έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς, με αποτέλεσμα τη μείωση του καθορισμένου κόστους μονάδας για κάθε έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς σε σύγκριση με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2024. Επιπλέον, η Ελλάδα επικαιροποίησε επίσης τις βασικές τιμές του καθορισμένου κόστους μονάδας για τα έτη 2019 και 2024. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αναθεώρηση της βασικής τιμής για το 2019 από την Ελλάδα ανταποκρίνεται στο πόρισμα που διατύπωσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 92 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2025/1040 σχετικά με τις προσδιορισθείσες αδικαιολόγητες προσαρμογές της εν λόγω βασικής τιμής. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναθεωρημένη βασική τιμή για το 2019 που καθορίζεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων έχει υπολογιστεί ορθά και αιτιολογείται επαρκώς.

(35) Η μείωση του καθορισμένου κόστους μονάδας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 34 προκύπτει κυρίως από τις επικαιροποιημένες παραδοχές κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς τις οποίες εφάρμοσε η Ελλάδα σύμφωνα με τη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικών και Προβλέψεων (STATFOR) του Eurocontrol του Φεβρουαρίου του 2025. Οι αριθμοί των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή που προβλέπονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για κάθε έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Επικαιροποιημένη πρόβλεψη κυκλοφορίας, εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	**8 274**	**8 571**	**8 790**	**9 010**	**9 180**

(36) Το αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος της Ελλάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενο σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022 (στο εξής: EUR2022), παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022	**190 εκατ. EUR**	**189 εκατ. EUR**	**190 εκατ. EUR**	**211 εκατ. EUR**	**222 εκατ. EUR**

(37) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνει η Ελλάδα βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

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

(39) Όσον αφορά το κριτήριο που καθορίζεται 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 κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 1,2 %, υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(40) Όσον αφορά το κριτήριο που καθορίζεται 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 στο επίπεδο της ζώνης χρέωσης της Ελλάδας (22,28 EUR σε EUR2022) είναι κατά 45,0 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή (40,54 EUR σε EUR2022) της σχετικής ομάδας σύγκρισης που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο γ) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(41) Όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 39 και 40, είναι σαφές ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ελλάδας υπερβαίνει την αντίστοιχη τάση σε κλίμακα Ένωσης και ότι η βασική τιμή της Ελλάδας για το 2024 είναι σημαντικά χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 38 δεν αποκλείει τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας της Ελλάδας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.

(42) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 έως 41, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα ανταποκρίθηκε επαρκώς στις συστάσεις του άρθρου 3 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2025/1040 όσον αφορά την αναθεώρηση των οικείων στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε τοπικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(43) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξέτασε τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας για τους αερολιμένες οι οποίοι αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι δεν προκαλούν ανησυχίες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(44) Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων οι οποίοι περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 23 Απριλίου 2026.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα, οι οποίοι κρίθηκε ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων

Ελλάδα	**Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης**, οι οποίοι κυμαίνονται από το επίπεδο Α έως το επίπεδο Δ του EASA					
Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
ΥΠΑ	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Δ**
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Νοοτροπία ασφάλειας	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

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

Ελλάδα	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	**2,11 %**	**2,08 %**	**2,03 %**	**1,97 %**	**1,93 %**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Ελλάδα	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,34**	**0,25**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	Βασική τιμή 2019	Βασική τιμή 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	**26,93 EUR**	**22,28 EUR**	**22,99 EUR**	**22,10 EUR**	**21,57 EUR**	**23,38 EUR**	**24,14 EUR**