Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1061

28.5.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1061 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Μαΐου 2025

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Κύπρο, 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) 2926]

(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 14 παράγραφος 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 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 ([4]).

(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 στο επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκε από την Κύπρο (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων).

(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.

([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, ELI: 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).

(6) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με βάση τα κριτήρια 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 προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στοιχείων που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 2 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. 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 της μεθοδολογίας που χρησιμοποίησε η Κύπρος 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 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 ([5]) και το άρθρο 22 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση των στόχων ασφάλειας

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

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

Κύπρος	**Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως Δ του EASA**					
Πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
DCAC	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Β	Γ	**Γ**
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Δ	**Δ**
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Γ	Γ	**Γ**
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Γ	Γ	**Γ**
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Γ	Γ	**Γ**

(10) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Κύπρος για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «DCAC» είναι ίσοι με τους στόχους ασφάλειας σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2027 και μετά στους τομείς «διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων», «προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων» και «καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων». Επιπλέον, το επίπεδο-στόχος σε κλίμακα Ένωσης προβλέπεται να επιτευχθεί από το 2028 και μετά στους τομείς «πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων» και «διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων».

(11) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων καθορίζει μέτρα για τον DCAC για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως αποτελεσματική εφαρμογή και περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, περαιτέρω κατάρτιση των νεοπροσληφθέντων υπαλλήλων στον τομέα της ασφάλειας της αεροναυτιλίας και διαχείριση των σχετικών με τον ανθρώπινο παράγοντα κινδύνων.

([5]) 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).

(12) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (9), (10) και (11), και δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 πρέπει να επιτευχθούν έως το τελευταίο έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς, δηλαδή το 2029, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων σε τοπικό επίπεδο που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Αξιολόγηση των περιβαλλοντικών στόχων

(13) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο 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 περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνονται από την Κύπρο συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζόντιου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP) που καταρτίστηκε σύμφωνα με το παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής ([6]) και ήταν διαθέσιμο κατά τον χρόνο έγκρισης των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουλίου 2024.

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

Κύπρος	**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	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**
Τιμές αναφοράς	4,48 %	4,45 %	4,40 %	4,30 %	4,25 %

(15) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνονται από την Κύπρο είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος της τέταρτης περιόδου αναφοράς.

(16) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (14) και (15), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(17) Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων του ΦΕΕ, η Επιτροπή διατηρεί αμφιβολίες ως προς το αν τα μέτρα που παρουσίασε η Κύπρος στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την επίτευξη των στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων είναι επαρκή ώστε να καταστεί πράγματι δυνατή η επίτευξη των εν λόγω στόχων. Ειδικότερα, σημειώνεται ότι η Κύπρος δεν έχει αναλάβει ρητή δέσμευση, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, για την εφαρμογή των επιχειρησιακών μέτρων που καθορίζονται στο ERNIP.

(18) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Κύπρος, όσον αφορά την έγκριση του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, θα πρέπει να ενισχύσει τα μέτρα για την επίτευξη των οικείων περιβαλλοντικών στόχων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μεταξύ άλλων με την ανάληψη δέσμευσης για όλα τα επιχειρησιακά μέτρα που καθορίζονται στο ERNIP και με την επιτάχυνση της υλοποίησης του διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών.

([6]) 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).

Αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας

(19) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σχετικά με τη μέση καθυστέρηση 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. Ως εκ τούτου, οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Κύπρο 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.

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

Κύπρος	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**
Τιμές αναφοράς	0,17	0,13	0,12	0,09	0,09

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

(22) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Κύπρος παρουσίασε, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν την πρόσληψη πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των ρυθμίσεων χρονοπρογραμματισμού, την πραγματοποίηση επενδύσεων στις υποδομές διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, τη βελτίωση της διαχείρισης της ροής και της χωρητικότητας της εναέριας κυκλοφορίας και τη λειτουργία πρόσθετου τομέα στο κέντρο ελέγχου περιοχής κατά τις χρονικές περιόδους αιχμής της ζήτησης κυκλοφορίας.

(23) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (20) έως (22), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(24) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, η συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σχετικά με το καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε με βάση τα κριτήρια 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 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.

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

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Κύπρου	**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)	**23,74 EUR**	**31,16 EUR**	**30,41 EUR**	**29,66 EUR**	**29,58 EUR**	**28,91 EUR**	**29,31 EUR**

(26) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που καθορίζεται 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 Κύπρου 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 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 σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Κύπρου για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 2,4 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (- 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(28) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λόγω της γεωπολιτικής κατάστασης στη Μέση Ανατολή, η Κύπρος έχει απολέσει σημαντικό ποσοστό των υπερπτήσεων που εξυπηρετούσε κατά το παρελθόν. Αυτή η μείωση της κυκλοφορίας εξακολουθεί, κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, να επηρεάζει σημαντικά τις επιδόσεις οικονομικής αποδοτικότητας του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και έχει, ειδικότερα, αρνητικό αντίκτυπο στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας της Κύπρου.

(29) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εξεταστεί, για τους σκοπούς του κριτηρίου αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (27), αν η Κύπρος θα ανταποκρινόταν στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης απουσία των συνθηκών που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (28).

(30) Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή υπολόγισε εκ νέου τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας με βάση την εκτιμώμενη διαρθρωτική απώλεια κυκλοφορίας για την Κύπρο λόγω της γεωπολιτικής κατάστασης στη Μέση Ανατολή, μετρούμενη σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή. Από τον επανυπολογισμό αυτόν προκύπτει προσαρμοσμένη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την Κύπρο (- 1,6 %), η οποία υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης (- 1,0 %). Ως εκ τούτου, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Κύπρος πληροί το κριτήριο αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (27), αφού ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της σημαντικής μείωσης της κυκλοφορίας λόγω γεωπολιτικών παραγόντων.

(31) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης 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 της Κύπρου (31,16 EUR), η οποία εκφράζεται σε πραγματικούς όρους σε τιμές του 2022 (στο εξής: EUR2022), είναι κατά 14,8 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (27,14 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(32) Αν εξαιρεθούν οι αρνητικές επιπτώσεις των αλλαγών της κυκλοφορίας που οφείλονται στη γεωπολιτική κατάσταση στη Μέση Ανατολή, είναι σαφές ότι η Κύπρος ανταποκρίνεται τόσο στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης όσο και στη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόκλιση από τη μέση βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας για το 2024 που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (31) δεν αποκλείει τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας της Κύπρου με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.

(33) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (25) έως (32), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(34) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (18), η Κύπρος θα πρέπει να ενισχύσει, στο τελικό της σχέδιο επιδόσεων, τα μέτρα για την επίτευξη των οικείων περιβαλλοντικών στόχων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, μεταξύ άλλων με την ανάληψη δέσμευσης για όλα τα επιχειρησιακά μέτρα που καθορίζονται στο ERNIP και με την επιτάχυνση της υλοποίησης του διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων οι οποίοι παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης και περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Κύπρο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς 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 Κυπριακή Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 19 Μαΐου 2025.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Κύπρου που διαπιστώθηκε ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κύπρος	**Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως Δ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA)					
Πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
DCAC	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Β	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Γ	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Γ	Γ	Γ
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	Β	Β	Γ	Γ	Γ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Κύπρος	**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	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Κύπρος	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Κύπρου	**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)	**23,74 EUR**	**31,16 EUR**	**30,41 EUR**	**29,66 EUR**	**29,58 EUR**	**28,91 EUR**	**29,31 EUR**