ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/765 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Απριλίου 2022

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από τη Φινλανδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 2285]

(Τα κείμενα στη σουηδική και τη φινλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (στο εξής: κανονισμός-πλαίσιο) ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) πρώτο εδάφιο,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, πρέπει να θεσπιστεί σύστημα επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καθορίσουν, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων πρέπει να συνάδουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή για την οικεία περίοδο αναφοράς. Η Επιτροπή είναι αρμόδια να αξιολογεί αν οι προτεινόμενοι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που καταρτίζονται από τα κράτη μέλη συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, χρησιμοποιώντας τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(2) Η έξαρση της πανδημίας COVID-19 έχει επηρεάσει σημαντικά, από το πρώτο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους 2020, τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ενώ έχει οδηγήσει και σε σημαντική μείωση της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με τα επίπεδα προ πανδημίας, λόγω των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την ανάσχεση της πανδημίας.

(3) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς αρχικά καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής ([3]). Δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκαν στη συνέχεια από τα κράτη μέλη καταρτίστηκαν πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, δεν ήταν δυνατόν να λάβουν υπόψη τη σημαντική μεταβολή των συνθηκών που προκάλεσε η πανδημία στις αεροπορικές μεταφορές.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 (ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1).

([3]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής, της 29ης Μαΐου 2019, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 (ΕΕ L 144 της 3.6.2019, σ. 49).

(4) Για την αντιμετώπιση του αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής ([4]) θεσπίστηκαν έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 2 Ιουνίου 2021, την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 ([5]) σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(5) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις βασικές προβλέψεις κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) τον Οκτώβριο του 2021, η εναέρια κυκλοφορία σε κλίμακα Ένωσης θα φθάσει στα προ της πανδημίας επίπεδα κατά τη διάρκεια του 2023 και θα υπερβεί τα επίπεδα αυτά το 2024. Ωστόσο, το επίπεδο αβεβαιότητας όσον αφορά την εξέλιξη της κυκλοφορίας παραμένει ιδιαίτερα υψηλό, λόγω των κινδύνων που σχετίζονται με την εξέλιξη της επιδημιολογικής κατάστασης λόγω της νόσου COVID-19. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η ανάκαμψη της κυκλοφορίας αναμένεται να είναι άνιση μεταξύ των κρατών μελών.

(6) Όλα τα κράτη μέλη έχουν καταρτίσει και εγκρίνει προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που περιέχουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προς αξιολόγηση έως την 1η Οκτωβρίου 2021. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας αυτών των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να υποβάλουν επικαιροποιημένα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων έως τις 17 Νοεμβρίου 2021. Η αξιολόγηση της Επιτροπής που παρουσιάζεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στο επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Φινλανδία.

(7) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση γνωμοδότησης σχετικά με την αξιολόγηση των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

(8) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων που πρότεινε η Φινλανδία βάσει των κριτηρίων αξιολόγησης που προβλέπονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, και λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών. Όσον αφορά κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων και τους σχετικούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση με επανεξέταση των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(9) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τη Φινλανδία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας πτήσεων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

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

([4]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2020, σχετικά με έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού λόγω της πανδημίας COVID-19 (ΕΕ L 366 της 4.11.2020, σ. 7).

([5]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/903 (ΕΕ L 195 της 3.6.2021, σ. 3).

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

(11) Όσον αφορά τους στόχους ασφάλειας πτήσεων που προτείνονται από τη Φινλανδία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS Finland), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το επίπεδο του στόχου επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης προγραμματίζεται να επιτευχθεί το 2024 όσον αφορά τον στόχο «διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων», ενώ για τους άλλους «στόχους διαχείρισης της ασφάλειας», οι τοπικοί στόχοι επιδόσεων ανταποκρίνονται στο επίπεδο του στόχου επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024.

(12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Φινλανδία καθορίζει μέτρα για την ANS Finland για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως η συνέχιση της εφαρμογής μέτρων σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό 2017/373 της Επιτροπής ([6]), η συνεχής εποπτεία των στόχων επιδόσεων ασφάλειας από τους διαχειριστές της ασφάλειας πτήσεων, καθώς και η ανάπτυξη επενδύσεων σε συστήματα που βελτιστοποιούν τη διαχείριση του εναέριου χώρου και των πόρων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας πτήσεων και την ενίσχυση της δυναμικής και οικονομικά αποδοτικής παροχής διασυνοριακών υπηρεσιών.

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

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

(14) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τη Φινλανδία σχετικά με τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς για την αποδοτικότητα του οριζόντιου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP), και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων του σημείου 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(15) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, ο οποίος είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και ότι, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ως εκ τούτου, δεν ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους τοπικούς στόχους επιδόσεων για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθεί η συνοχή των τοπικών στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Περιβαλλοντικοί στόχοι κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Τιμές αναφοράς για τη Φινλανδία	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

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

(18) Όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Φινλανδία παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα για την επίτευξη των τοπικών περιβαλλοντικών στόχων, τα οποία περιλαμβάνουν τη συνεχή υλοποίηση του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών (FRA) μεταξύ του επιπέδου πτήσης 095 και του επιπέδου πτήσης 660. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Φινλανδία αποτελεί ήδη μέρος της πρωτοβουλίας του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών της Βόρειας Ευρώπης (NEFRA) μεταξύ των κρατών μελών του Βορειοανατολικού FAB (στο εξής: NE FAB) και του FAB Δανίας-Σουηδίας (στο εξής: DK-SE FAB).

(19) Βάσει των ορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 17 και 18, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος.

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

(20) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τη Φινλανδία σχετικά με τη μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας του σημείου 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(21) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, ο οποίος είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και ότι, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ως εκ τούτου, δεν ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους τοπικούς στόχους επιδόσεων για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθεί η συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων χωρητικότητας με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Τιμές αναφοράς για τη Φινλανδία	0,03	0,05	0,05	0,05

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

(24) Όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Φινλανδία έχει παρουσιάσει σειρά μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν την εφαρμογή ζεύξης δεδομένων, μεταξύ άλλων και άνω του επιπέδου πτήσης 195, τον πολυπλευρισμό ευρείας περιοχής, καθώς και τη διασυνοριακή δυναμική τομεοποίηση στο πλαίσιο του FINEST, μιας διασυνοριακής πρωτοβουλίας μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Φινλανδίας (ANS Finland) και της Εσθονίας (EANS) με σκοπό να καταστεί δυνατή η δυναμική διαχείριση των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας μεταξύ των κέντρων ελέγχου περιοχής του Ελσίνκι και του Τάλιν. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Φινλανδία σχεδιάζει να υλοποιήσει διάφορες αναβαθμίσεις του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, μεταξύ των οποίων ένα κοινό σύστημα επεξεργασίας δεδομένων πτήσης με την Εσθονία για την αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας, καθώς και αναβάθμιση του συστήματος φωνητικών επικοινωνιών (VCS).

(25) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η Φινλανδία σχεδιάζει να αυξήσει ελαφρώς τον αριθμό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας με καθεστώς ΙΠΑ από το 2022 και μετά και να θεσπίσει κοινό χρονοπρογραμματισμό και σχεδιασμό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας με την Εσθονία.

(26) Βάσει των ορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 23 έως 25, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(27) Όσον αφορά τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά τη Φινλανδία.

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

(28) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τη Φινλανδία σχετικά με το καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Τα εν λόγω κριτήρια είναι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και την τρίτη περίοδο αναφοράς (2015-2024) και η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης σε σύγκριση με τη μέση τιμή των ζωνών χρέωσης στις οποίες οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον.

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

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

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Φινλανδίας	**Βασική τιμή 2014**	**Βασική τιμή 2019**	**2020 - 2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**

(31) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Φινλανδίας, ήτοι -0,3 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπερβαίνει την τάση σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(32) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Φινλανδίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς (-3,6 %) υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.

(33) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Φινλανδίας, η οποία ανέρχεται σε 40,70 EUR, εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά 17,4 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (49,28 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Φινλανδίας παραμένει χαμηλότερο από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης καθ' όλη τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς, με διαφορά -13,6 % για το 2024.

(34) Βάσει των ορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 31 έως 33, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(35) Όσον αφορά τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά τη Φινλανδία.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η οποία συμπληρώνει την αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων

(36) Σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, όσον αφορά την αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με επανεξέταση των σχεδίων καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέτασε αν τα σχέδια καθεστώτων παροχής κινήτρων πληρούν τις ουσιώδεις απαιτήσεις που παρατίθενται στο άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι τα σχέδια των καθεστώτων παροχής κινήτρων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας εγείρουν ανησυχίες.

(37) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή, το οποίο προτείνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας, περιλαμβάνει μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που ανέρχεται στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους και μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα που ανέρχεται στο 0,0 % του καθορισμένου κόστους.

(38) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών, το οποίο προτείνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας, περιλαμβάνει μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που ανέρχεται στο 0,25 % του καθορισμένου κόστους και μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα που ανέρχεται στο 0,0 % του καθορισμένου κόστους.

(39) Όσον αφορά τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων, βάσει των συμβουλών εμπειρογνωμόνων που παρασχέθηκαν από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν τα προτεινόμενα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα, τα οποία ανέρχονται στο 0,50 % και 0,25 % του καθορισμένου κόστους αντίστοιχα, θα είχαν ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

(40) Ως εκ τούτου, όσον αφορά την έγκριση του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Φινλανδία θα πρέπει να αναθεωρήσει τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, γεγονός που κατά την άποψη της Επιτροπής αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(41) Με βάση την αξιολόγηση που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 10 έως 40, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Φινλανδία συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

(42) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν δηλώσει την πρόθεσή τους να συμπεριλάβουν στοιχεία κόστους σχετικά με τον εντοπισμό δρόνων σε αερολιμένες στις οικείες βάσεις κόστους για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Δεν κατέστη δυνατό να προσδιοριστεί με ακρίβεια, με βάση τα στοιχεία που περιέχονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, ο βαθμός στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν συμπεριλάβει το εν λόγω καθορισμένο κόστος στις βάσεις κόστους τους για την τρίτη περίοδο αναφοράς και, εφόσον αυτό έχει συμπεριληφθεί, ο βαθμός στον οποίο το εν λόγω καθορισμένο κόστος προκύπτει σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να θεωρηθεί επιλέξιμο στο πλαίσιο του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν ad hoc αίτημα παροχής πληροφοριών σε όλα τα κράτη μέλη προκειμένου να συγκεντρώσουν σχετικές πληροφορίες και θα εξετάσουν περαιτέρω το αναφερόμενο κόστος εντοπισμού δρόνων σε αερολιμένες στο πλαίσιο της επαλήθευσης της συμμόρφωσης με την τιμή μονάδας. Η παρούσα απόφαση δεν επηρεάζει τα πορίσματα και τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με το κόστος εντοπισμού δρόνων.

(43) Ως απάντηση στη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, η οποία άρχισε στις 24 Φεβρουαρίου 2022, η Ένωση θέσπισε περιοριστικά μέτρα που απαγορεύουν στους ρωσικούς αερομεταφορείς, σε κάθε αεροσκάφος νηολογημένο στη Ρωσία και σε κάθε αεροσκάφος που δεν είναι νηολογημένο στη Ρωσία αλλά ανήκει ή ναυλώνεται ή ελέγχεται με οποιονδήποτε τρόπο από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, οντότητα ή φορέα της Ρωσίας, να προσγειώνεται, να απογειώνεται ή να υπερίπταται του εδάφους της Ένωσης. Τα εν λόγω μέτρα οδηγούν σε μείωση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος της Ένωσης. Ωστόσο, ο αντίκτυπος σε επίπεδο Ένωσης δεν προβλέπεται να είναι συγκρίσιμος με τη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας που προέκυψε από την έξαρση της πανδημίας COVID-19 τον Μάρτιο του 2020. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθούν τα υφιστάμενα μέτρα και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

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

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Φινλανδίας.

Βρυξέλλες, 13 Απριλίου 2022.

Για την Επιτροπή
Adina VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

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

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων

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

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Περιβαλλοντικοί στόχοι κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**	**0,88 %**
Τιμές αναφοράς για τη Φινλανδία	0,88 %	0,88 %	0,88 %	0,88 %

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Φινλανδίας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	**0,03**	**0,05**	**0,05**	**0,05**
Τιμές αναφοράς για τη Φινλανδία	0,03	0,05	0,05	0,05

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Φινλανδίας	**Βασική τιμή 2014**	**Βασική τιμή 2019**	**2020 - 2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	**55,87 EUR**	**40,70 EUR**	**81,42 EUR**	**48,63 EUR**	**41,43 EUR**	**40,22 EUR**