Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/1055

28.5.2025

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1055 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Μαΐου 2025

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από τη Σουηδία, 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) 2927]

(Το κείμενο στη σουηδική 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 τη Σουηδία (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 Σουηδία 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 τη Σουηδία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, κατανεμημένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

Σουηδία	**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**
LFV	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Δ	Δ	Δ	Δ	**Δ**
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	**Γ**

(10) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Σουηδία για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «LFV» είναι ίσοι με τους στόχους ασφάλειας σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2025 έως το 2029.

(11) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, παρουσιάζονται τα μέτρα που πρέπει να λάβει ο LFV για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας πτήσεων σε τοπικό επίπεδο, τα οποία σχετίζονται με την εφαρμογή του οικείου συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.

(12) Οι στόχοι της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Σουηδία για τους παρόχους τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων, δηλαδή τους «ACR», «SDATS» και «AFAB», συνάδουν επίσης με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι η Σουηδία έχει παρουσιάσει μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων επιδόσεων ασφάλειας πτήσεων.

([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).

(13) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (9) έως (12), 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

(14) 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 τη Σουηδία 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 Ι 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.

(15) Οι στόχοι περιβαλλοντικών επιδόσεων που προτείνονται από τη Σουηδία 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:

Σουηδία	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Τιμές αναφοράς	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Σουηδία παρουσίασε μέτρα για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων σε τοπικό επίπεδο, τα οποία περιλαμβάνουν την υλοποίηση ενισχυμένου διασυνοριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών και προγραμματισμένες αλλαγές στον εναέριο χώρο για τη συντόμευση των δρομολογίων που εκτελούν οι χρήστες του εναέριου χώρου προς τους αερολιμένες Stockholm Arlanda και Gothenburg Landvetter (στο εξής: έργο SWEA).

(18) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (15), (16) και (17), 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.

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 κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Σουηδία 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 της Επιτροπής και ήταν διαθέσιμο κατά τον χρόνο έγκρισης των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουλίου 2024.

[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).

(20) Οι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Σουηδία 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:

Σουηδία	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Τιμές αναφοράς	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

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

(22) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Σουηδία παρουσίασε μέτρα για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο, τα οποία περιλαμβάνουν βελτιστοποίηση του τομέα, βελτίωση της διαχείρισης του εναέριου χώρου και βελτίωση της διαχείρισης της ροής και της χωρητικότητας της εναέριας κυκλοφορίας, δυναμικές διατάξεις τομέων, υλοποίηση του έργου SWEA και μέτρια αύξηση του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία στα κέντρα ελέγχου περιοχής.

(23) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (20), (21) και (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.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

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

(25) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς συνεπάγονται σημαντική επιδείνωση της μέσης καθυστέρησης της ATFM κατά την άφιξη ετησίως σε σύγκριση με την τρίτη περίοδο αναφοράς. Πράγματι, οι προτεινόμενοι στόχοι για την τέταρτη περίοδο αναφοράς ορίζονται σε 0,35 λεπτά ανά πτήση, ενώ οι πραγματικές επιδόσεις που καταγράφηκαν για το έτος 2024 ήταν 0,07 λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση.

(26) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Σουηδία, όσον αφορά την έγκριση του τελικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (25) ή θα πρέπει να αναθεωρήσει τους εν λόγω στόχους προς τα κάτω.

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας

(27) 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.

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

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σουηδίας	**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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) 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 Σουηδίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή – 3,4 %, υπερβαίνει την τάση σε κλίμακα Ένωσης (– 1,2 %) για την ίδια περίοδο.

(30) 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 Σουηδίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή + 1,1 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %) για την ίδια περίοδο.

(31) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η Σουηδία 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 Σουηδίας.

(32) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο και σκόπιμο να εξεταστεί, για τους σκοπούς του κριτηρίου αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (30), αν η Σουηδία θα ανταποκρινόταν τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης απουσία των συνθηκών που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (31).

(33) Για τον σκοπό αυτόν, η Επιτροπή υπολόγισε εκ νέου τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας με βάση την εκτιμώμενη διαρθρωτική απώλεια κυκλοφορίας για τη Σουηδία λόγω του πολέμου στην Ουκρανία, μετρούμενη σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή. Από τον επανυπολογισμό αυτόν προκύπτει προσαρμοσμένη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη Σουηδία (– 2,0 %), η οποία υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης (– 1,0 %). Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η Σουηδία πληροί το κριτήριο αξιολόγησης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (30), αφού ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις της σημαντικής μείωσης της κυκλοφορίας λόγω του πολέμου στην Ουκρανία.

(34) 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 Σουηδίας (72,17 EUR), η οποία εκφράζεται σε πραγματικούς όρους σε τιμές του 2022 (στο εξής: EUR2022), είναι κατά 17,9 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (61,19 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.

(35) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη (29), είναι σαφές ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας της Σουηδίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς υπερβαίνει κατά πολύ την αντίστοιχη τάση σε κλίμακα Ένωσης. Επιπλέον, όπως φαίνεται στις αιτιολογικές σκέψεις (30) έως (33), αν εξαιρεθούν οι αρνητικές επιπτώσεις των αλλαγών της κυκλοφορίας που οφείλονται στον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, η Σουηδία ανταποκρίνεται 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 (34) δεν αποκλείει τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας της Σουηδίας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.

(36) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (28) έως (35), 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.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

(37) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί 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

(38) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς,

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 τη Σουηδία 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 στο Βασίλειο της Σουηδίας.

Βρυξέλλες, 19 Μαΐου 2025.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Σουηδίας, οι οποίοι κρίθηκε ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σουηδία	**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)					
Πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας	**Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Σουηδία	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Σουηδία	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Σουηδίας	**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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR