Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/1688

17.6.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/1688 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(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 α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Οι λεπτομερείς απαιτήσεις σχετικά με την έγκριση στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης από την Επιτροπή στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας καθορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφοι 3 και 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής ([2]).

(2) Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η οποία καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2025 έως και 2029, πρέπει να εγκριθούν πριν από την 1η Ιουνίου 2024, ώστε να έχουν τα κράτη μέλη χρόνο να καταρτίσουν τα σχέδια επιδόσεων, τα οποία θα πρέπει να υποβληθούν στην Επιτροπή προς αξιολόγηση έως την 1η Οκτωβρίου 2024.

(3) Κατά την κατάρτιση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή δημοσίευσε ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τους σκοπούς της διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους φορείς κατά το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τα άλλα αρμόδια πρόσωπα και φορείς, και όσον αφορά τις πτυχές ασφάλειας πτήσεων, τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (στο εξής: EASA). Το εν λόγω ενδεικτικό εύρος στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης καθορίστηκε επίσημα στην απόφαση (ΕΕ) 2023/2481 της Επιτροπής ([3]), με βάση τις συστάσεις που ελήφθησαν από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (στο εξής: ΦΕΕ) που ορίστηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004. Οι δραστηριότητες διαβούλευσης που διεξήγαγε η Επιτροπή, με την υποστήριξη του ΦΕΕ, σχετικά με το εύρος των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης περιλάμβαναν συνάντηση με τα ενδιαφερόμενα μέρη που πραγματοποιήθηκε στις 8 Νοεμβρίου 2023 και διαδικτυακή έρευνα η οποία ήταν διαθέσιμη από τις 4 Οκτωβρίου 2023 έως την 1η Δεκεμβρίου 2023.

(4) Ο ΦΕΕ υπέβαλε στην Επιτροπή, τον Μάρτιο του 2024, την τελική έκθεσή του σχετικά με τους προτεινόμενους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Η εν λόγω έκθεση παρουσιάζει λεπτομερώς τις παραδοχές, το σκεπτικό και την ανάλυση στην οποία βασίζονται οι προτεινόμενοι στόχοι και οι συναφείς βασικές τιμές, τα όρια συνέγερσης και οι ομάδες σύγκρισης. Η έκθεση περιγράφει επίσης τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη η οποία αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 3. Η έκθεση του ΦΕΕ βασίστηκε στις πλέον πρόσφατες παραδοχές κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, οι οποίες διατέθηκαν από την Υπηρεσία Στατιστικών και Προβλέψεων (στο εξής: STATFOR) του Eurocontrol.

([1]) ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Απόφαση (ΕΕ) 2023/2481 της Επιτροπής, της 10ης Νοεμβρίου 2023, σχετικά με τον καθορισμό ενδεικτικού εύρους στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029) (ΕΕ L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση λαμβάνουν υπόψη τα στοιχεία που διαβίβασαν ο ΦΕΕ, ο διαχειριστής δικτύου, ο EASA και οι εθνικές εποπτικές αρχές, καθώς και τις διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(6) Η παρούσα απόφαση καλύπτει το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών, ήτοι τα κράτη μέλη, τη Νορβηγία και την Ελβετία. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς και οι συναφείς βασικές τιμές καθορίστηκαν με βάση τη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR που δημοσιεύτηκε τον Φεβρουάριο του 2024, εκφραζόμενη σε κινήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) και σε μονάδες εξυπηρέτησης. Σε κλίμακα Ένωσης, η εν λόγω πρόβλεψη κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή αντιστοιχεί συνολικά σε 9 552 000 κινήσεις IFR και σε 128 933 200 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2024, σε 9 787 000 κινήσεις IFR και σε 133 040 200 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2025, σε 10 004 000 κινήσεις IFR και σε 136 927 200 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2026, σε 10 209 000 κινήσεις IFR και σε 140 566 200 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2027, σε 10 430 000 κινήσεις IFR και σε 144 385 200 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2028 και σε 10 594 000 κινήσεις IFR και σε 147 464 200 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2029.

(7) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, μετρούμενοι ως το επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων το οποίο πρέπει να επιτύχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας (στο εξής: ANSP) που έχουν πιστοποιηθεί για να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, θα πρέπει να οδηγούν σε επιδόσεις ασφάλειας πέραν της τήρησης των ελάχιστων απαιτήσεων όσον αφορά τα συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων των ANSP. Το επίπεδο των εν λόγω στόχων επιδόσεων θα πρέπει να καθοριστεί λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών και στοχευόμενων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και των περαιτέρω βελτιώσεων που απαιτούνται κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς υπό το πρίσμα των τελευταίων κανονιστικών και επιχειρησιακών εξελίξεων.

(8) Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ του κυρίου πεδίου επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων και των άλλων κύριων πεδίων επιδόσεων του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών, ενώ θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι η διαχείριση της ασφάλειας λειτουργεί ως μηχανισμός ελέγχου που διασφαλίζει ότι οι εξωγενείς ή ενδογενείς παράγοντες που επηρεάζουν την ασφάλεια της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας προσδιορίζονται και αντιμετωπίζονται δεόντως. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην περαιτέρω ενίσχυση των ικανοτήτων στον τομέα της διαχείρισης της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων, για την οποία το στοχευόμενο επίπεδο επιδόσεων θα πρέπει να είναι πιο φιλόδοξο, όπως και στην τρίτη περίοδο αναφοράς, σε σχέση με τους άλλους τομείς διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων.

(9) Η μεθοδολογία στην οποία βασίζεται η μέτρηση του κύριου δείκτη επιδόσεων σχετικά με την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων επικαιροποιήθηκε από τον EASA ενόψει της τέταρτης περιόδου αναφοράς. Η προσαρμοσμένη μεθοδολογία αποσκοπεί στην ευθυγράμμιση με τις σχετικές βέλτιστες πρακτικές του κλάδου, λαμβανομένων υπόψη των κανονιστικών και τεχνικών εξελίξεων. Ως εκ τούτου, οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούν οι ANSP για την επίτευξη μιας συγκεκριμένης τιμής-στόχου για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενης σε «επίπεδα υλοποίησης» σε κλίμακα από Α έως Δ, έχουν καταστεί αυστηρότερες σε σύγκριση με την τρίτη περίοδο αναφοράς. Λόγω αυτών των αλλαγών, οι τιμές των στόχων επιδόσεων ασφάλειας πτήσεων για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς δεν είναι άμεσα συγκρίσιμες.

(10) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, μετρούμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν το θεματολόγιο της Ένωσης για την Πράσινη Συμφωνία. Η Ένωση έχει θεσπίσει νομικές υποχρεώσεις στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας το αργότερο έως το 2050 και για την επίτευξη μείωσης των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % σε σύγκριση με το 1990 έως το 2030. Για τον σκοπό αυτό, όλοι οι οικονομικοί τομείς, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών μεταφορών, θα πρέπει να συμβάλουν στις απαιτούμενες μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Όσον αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM), αυτό συνεπάγεται ότι θα πρέπει να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά οι μη αποδοτικές πτήσεις που οδηγούν σε πλεονάζουσα κατανάλωση καυσίμου και σε πλεονάζουσες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν κατάλληλα επιχειρησιακά μέτρα για τον μετριασμό των μη αποδοτικών πτήσεων που οφείλονται σε παράγοντες πέραν του ελέγχου των ANSP, όπως οι καιρικές συνθήκες και οι επικίνδυνες περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η κυκλοφορία.

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα») (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Για τον καθορισμό του επιπέδου των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το ιστορικό επιδόσεων που επιτεύχθηκαν στο εν λόγω κύριο πεδίο επιδόσεων, τα εκτιμώμενα οφέλη που προκύπτουν από τα μέτρα που καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών που αναφέρεται στο παράρτημα I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής ([5]), καθώς και οι συνέπειες του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας στις ροές εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο.

(12) Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η αλληλεξάρτηση των κύριων πεδίων επιδόσεων του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας. Η ανάλυση του ΦΕΕ δείχνει ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις και οι επιδόσεις ως προς τη χωρητικότητα είναι στενά αλληλένδετες. Συνεπώς, για να επιτευχθούν στοχευμένες βελτιώσεις στην αποδοτικότητα του οριζόντιου τμήματος των πτήσεων κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, οι ANSP πρέπει επίσης να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά κάθε υφιστάμενη έλλειψη χωρητικότητας που περιορίζει τη διαθεσιμότητα εναέριου χώρου για τους χρήστες και οδηγεί σε υποβέλτιστες τροχιές πτήσης, προκειμένου να παρακάμπτουν περιοχές με συμφόρηση.

(13) Δεδομένου ότι τα επιχειρησιακά μέτρα που πρέπει να ληφθούν από τους ANSP, καθώς και τα οφέλη που απορρέουν από τα μέτρα που προβλέπονται στο ERNIP, θα υλοποιηθούν σταδιακά κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, και δεδομένης της προβλεπόμενης αύξησης της κυκλοφορίας κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η οποία ενδέχεται να έχει επίπτωση στην πολυπλοκότητα των λειτουργιών, οι περιβαλλοντικές επιδόσεις κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να βελτιωθούν στοχευμένα μέσω σταδιακής προσέγγισης, ενώ θα πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη οι συνέπειες του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας στις ροές εναέριας κυκλοφορίας σε ορισμένα κράτη μέλη.

(14) Δεδομένων των αλληλεξαρτήσεων των κύριων πεδίων επιδόσεων του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 12, και λαμβανομένης υπόψη της σημασίας της μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της ΑΤΜ προς επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας της Ένωσης, οι στόχοι επιδόσεων χωρητικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, μετρούμενοι ως η μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, θα πρέπει να καθοριστούν σε επίπεδο που να διασφαλίζει επαρκή ποιότητα εξυπηρέτησης για τους χρήστες.

(15) Οι στόχοι χωρητικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει, ειδικότερα, να προωθήσουν την ταχεία και αποτελεσματική επίλυση των μακροχρόνιων ελλείψεων χωρητικότητας ΑΤΜ που αντιμετωπίζουν ορισμένοι ANSP. Τέτοια προβλήματα χωρητικότητας παρατηρήθηκαν ήδη από τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (2015-2019) και επανεμφανίστηκαν στον απόηχο της κρίσης COVID-19, η οποία, σε πολλές περιπτώσεις, προκάλεσε σημαντική μείωση ή αναστολή της εκπαίδευσης νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ακόμη και για τα κέντρα ελέγχου περιοχής (στο εξής: ACC) στα οποία το δυναμικό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATCO) ήταν διαχρονικά υπερβολικά χαμηλό για να καλύψει επαρκώς τη ζήτηση κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, σε ορισμένες περιοχές της Ένωσης, ιδίως σε περιορισμένο αριθμό ACC στην κεντρική περιοχή της Ευρώπης, η χωρητικότητα ΑΤΜ δεν ήταν επαρκής για να αντεπεξέλθει στην ανάκαμψη της εναέριας κυκλοφορίας μετά τη σοβαρή κάμψη της κυκλοφορίας που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19.

(16) Επιπλέον, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές στην κυκλοφορία εξαιτίας του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, οι οποίες οδήγησαν σε σημαντική αύξηση του αριθμού των πτήσεων σε ορισμένα κράτη μέλη λόγω της μετατόπισης των ροών κυκλοφορίας. Η κατάσταση αυτή αποτελεί πρόκληση για τους ενδιαφερόμενους ANSP, οι οποίοι θα πρέπει να ανταποκριθούν σε υψηλούς και αυξανόμενους όγκους κυκλοφορίας και κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Η παρατηρούμενη πυκνότητα των ροών κυκλοφορίας σε ορισμένες περιοχές επιδεινώνεται περαιτέρω από το κλείσιμο ορισμένων τμημάτων εναέριου χώρου στην πολιτική εναέρια κυκλοφορία τα οποία ελέγχονται από κράτη μέλη πλησίον των συνόρων με την Ουκρανία.

([5]) 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 (ΑΤΜ) 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).

(17) Τέλος, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας των ANSP που έχουν ήδη συμπεριληφθεί στο ευρωπαϊκό σχέδιο λειτουργιών δικτύου (στο εξής: NOP) το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123. Η πλέον πρόσφατη διαθέσιμη έκδοση του NOP, που καλύπτει τη χρονική περίοδο 2023-2027 ([6]), περιλαμβάνει βελτιώσεις της χωρητικότητας από τα περισσότερα ACC τα οποία κατά το παρελθόν συνέβαλλαν σημαντικά σε καθυστερήσεις ATFM κατά τη διαδρομή, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής συστημάτων ATM τεχνολογίας αιχμής και προηγμένων εργαλείων ATC. Με βάση τη διαθέσιμη ανάλυση, οι εν λόγω επενδύσεις θα βελτιώσουν σημαντικά τις επιδόσεις χωρητικότητας στα εν λόγω ACC κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς. Οι λειτουργίες ATM του «πρώτου κοινού έργου» του SESAR που προβλέπονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2021/116 της Επιτροπής ([7]) και θα υλοποιηθούν εντός της τέταρτης περιόδου αναφοράς, αναμένεται επίσης να αποφέρουν συγκεκριμένα επιχειρησιακά οφέλη κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

(18) Σύμφωνα με το NOP που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 17, ορισμένα ACC αναμένεται, ωστόσο, να αντιμετωπίσουν προκλήσεις όσον αφορά την κάλυψη της προβλεπόμενης ζήτησης κυκλοφορίας κατά τα πρώτα έτη της τέταρτης περιόδου αναφοράς, ιδίως λόγω της συνεχιζόμενης ανεπαρκούς στελέχωσης με ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας. Οι ενδιαφερόμενοι ANSP θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα μέτρα που έχουν στη διάθεσή τους για την αντιμετώπιση των παρατηρούμενων διαρθρωτικών ζητημάτων που σχετίζονται με τη χωρητικότητα και τη στελέχωση και για την ελαχιστοποίηση τυχόν σχετικών αρνητικών επιπτώσεων στις επιδόσεις του δικτύου. Οι στόχοι επιδόσεων χωρητικότητας σε κλίμακα Ένωσης βασίζονται στην παραδοχή ότι έως το τέλος της τρίτης περιόδου αναφοράς θα σημειωθεί πρόοδος στην αντιμετώπιση των ελλείψεων χωρητικότητας και ότι οι ANSP θα διαθέσουν σημαντική πρόσθετη χωρητικότητα κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς με έμφαση στα πρώτα έτη.

(19) Όταν ένα κράτος μέλος αντιμετωπίζει σημαντική πρόσθετη κυκλοφορία και ιδιαίτερα μεγάλη πολυπλοκότητα των πτητικών λειτουργιών —και στις δύο περιπτώσεις λόγω της μετατόπισης των ροών κυκλοφορίας εξαιτίας του πολέμου στην Ουκρανία που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 16— η κατάσταση αυτή δυσχεραίνει τη συνέπεια με τους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας σε κλίμακα Ένωσης για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος θα πρέπει να παρουσιάσει, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τις επιχειρησιακές επιπτώσεις του πολέμου στην Ουκρανία για τον οικείο ANSP, ώστε να μπορέσει η Επιτροπή να λάβει υπόψη τις εν λόγω περιστάσεις κατά την αξιολόγηση των προτεινόμενων στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά τη συνέπειά τους με τους στόχους επιδόσεων χωρητικότητας σε κλίμακα Ένωσης.

(20) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς εκφραζόμενοι ως ποσοστό, αντικατοπτρίζουν την ετήσια μεταβολή του μέσου «καθορισμένου κόστους μονάδας» (στο εξής: DUC) σε κλίμακα Ένωσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή. Για τον καθορισμό των στόχων σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν, αφενός, τα προκαταρκτικά δεδομένα σχετικά με το κόστος και την κυκλοφορία για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που υπέβαλαν τα κράτη μέλη τον Ιούνιο του 2023 και, αφετέρου, η μελλοντοστραφής ανάλυση εμπειρογνωμόνων του ΦΕΕ σχετικά με το κόστος της τέταρτης περιόδου αναφοράς και τις εκτιμώμενες από τον ΦΕΕ δυνατότητες βελτίωσης της οικονομικής αποδοτικότητας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, με βάση ανάλυση της υφιστάμενης οικονομικής αναποδοτικότητας στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή.

(21) Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι αλληλεξαρτήσεις με άλλα κύρια πεδία επιδόσεων. Οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να καθοριστούν σε επίπεδο που να ενισχύει τις αναγκαίες βελτιώσεις των επιχειρησιακών επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας. Για τον σκοπό αυτό, είναι αναγκαίο να αυξηθεί το καθορισμένο κόστος σε επίπεδο Ένωσης κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς σε σύγκριση με την τρίτη περίοδο αναφοράς, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητας εξυπηρέτησης, μεταξύ άλλων, με μέτρα για την επιτάχυνση της πρόσληψης και της εκπαίδευσης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και περισσότερες επενδύσεις σε σύγχρονη τεχνολογία.

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

([7]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/116 της Επιτροπής, της 1ης Φεβρουαρίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό του πρώτου κοινού έργου το οποίο στηρίζει την εφαρμογή του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, την τροποποίηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 409/2013 της Επιτροπής και την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 716/2014 της Επιτροπής (ΕΕ L 36 της 2.2.2021, σ. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Η αύξηση του ετήσιου καθορισμένου κόστους κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να παραμείνει κάτω από το προβλεπόμενο ποσοστό αύξησης της κυκλοφορίας, προκειμένου να προωθηθούν περαιτέρω βελτιώσεις της οικονομικής αποδοτικότητας και οικονομίες κλίμακας στην παροχή υπηρεσιών. Οι ANSP θα πρέπει να αξιοποιούν τις συνέργειες που είναι διαθέσιμες μέσω της διασυνοριακής συνεργασίας, καθώς και μέσω άλλων διαρθρωτικών αλλαγών στην οργάνωση και την παροχή υπηρεσιών. Κατά τη χρονική περίοδο που καλύπτει τόσο την τέταρτη όσο και την τρίτη περίοδο αναφοράς, η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή θα πρέπει να είναι – 1,0 % ετησίως.

(23) Ορισμένα κράτη μέλη έχουν χάσει, ως συνέπεια του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, σημαντικό μερίδιο των ροών εναέριας κυκλοφορίας που παραδοσιακά εξυπηρετούσαν. Η εν λόγω μείωση της κυκλοφορίας συνεχίζεται κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς και επηρεάζει σημαντικά την οικονομική αποδοτικότητα των ANSP των ενδιαφερόμενων κρατών μελών. Η Επιτροπή καθόρισε ήδη, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, στις αποφάσεις της (ΕΕ) 2022/2423 ([8]) και (ΕΕ) 2022/2426 ([9]) μέθοδο για τη συνεκτίμηση αυτών των εξαιρετικών περιστάσεων στο πλαίσιο της αξιολόγησης της συνέπειας των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε τοπικό επίπεδο με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

(24) Η αναμενόμενη βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας την τέταρτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να υπολογιστεί με αφετηρία τη βασική τιμή του DUC σε κλίμακα Ένωσης, η οποία προκύπτει με διαίρεση της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους σε κλίμακα Ένωσης διά τη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης για το έτος 2024. Η εκτίμηση της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να βασιστεί στα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα για το πραγματικό κόστος της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, όπως αυτά έχουν προσαρμοστεί με βάση τα προκαταρκτικά στοιχεία κόστους για το έτος 2024 που ελήφθησαν από τα κράτη μέλη τον Ιούνιο του 2023 και τις εκτιμήσεις σχετικά με το επίπεδο του κόστους για το έτος 2024 που προκύπτουν από την ανάλυση του ΦΕΕ. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι προβλεπόμενες διακυμάνσεις της κυκλοφορίας κατά την εναπομένουσα χρονική περίοδο της τρίτης περιόδου αναφοράς και η σχέση τους με το κόστος.

(25) Για τον καθορισμό των ορίων συνέγερσης πέραν των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων που περιέχονται στα σχέδια επιδόσεων, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το εύρος χαμηλών έως υψηλών προβλέψεων κυκλοφορίας, από άποψη μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και κινήσεων IFR, με βάση τις προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol. Η μακρά περίοδος προβλέψεων έως το τέλος του 2029 συνεπάγεται κάποιο βαθμό αβεβαιότητας, ιδίως όσον αφορά τους γεωπολιτικούς κινδύνους, την οικονομική ανάπτυξη και τη μεταβλητότητα των ροών κυκλοφορίας, όπως συνέβη κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς και όσον αφορά την ανάπτυξη οικονομικών δεσμών με αναδυόμενες αγορές. Τα όρια συνέγερσης θα πρέπει να προβλέπουν εύλογο επίπεδο διακύμανσης της κυκλοφορίας γύρω από τη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR που δημοσιεύτηκε τον Φεβρουάριο του 2024 και, παράλληλα, να παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ζητήσουν αναθεώρηση των σχεδίων επιδόσεών τους σε περίπτωση που η πραγματική κυκλοφορία εξελιχθεί σύμφωνα με τις υψηλές προβλέψεις της STATFOR ή τις χαμηλές προβλέψεις της STATFOR.

(26) Πέραν των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, θα πρέπει να συσταθούν ομάδες σύγκρισης των ANSP με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον, για να αξιολογηθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας. Για τη σύσταση των ομάδων αυτών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η πολυπλοκότητα του εναέριου χώρου, τα επίπεδα και η μεταβλητότητα της κυκλοφορίας, το κόστος ζωής και το επίπεδο πληθωρισμού.

(27) Η Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού διατύπωσε αρνητική γνώμη. Κρίθηκε αναγκαία η έκδοση εκτελεστικής πράξης και ο πρόεδρος υπέβαλε σχέδιο εκτελεστικής πράξης στην επιτροπή προσφυγών για περαιτέρω εξέταση. Η επιτροπή προσφυγών δεν διατύπωσε γνώμη,

([8]) Απόφαση (ΕΕ) 2022/2423 της Επιτροπής, της 5ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο 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 τρίτη περίοδο αναφοράς (ΕΕ L 318 της 12.12.2022, σ. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Απόφαση (ΕΕ) 2022/2426 της Επιτροπής, της 5ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από τη Λετονία 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 (ΕΕ L 318 της 12.12.2022, σ. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα απόφαση καθορίζει στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που καλύπτει τα πέντε ημερολογιακά έτη από το 2025 έως το 2029.

Άρθρο 2

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, κατά το τμήμα 1 σημείο 1.1 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τους οποίους πρέπει να επιτύχουν έως τα τέλη του 2029 οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι πιστοποιημένοι για την παροχή υπηρεσιών, καθορίζονται στα ακόλουθα επίπεδα αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενης ως επίπεδο υλοποίησης που κυμαίνεται από το επίπεδο Α έως Δ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA):

α) τουλάχιστον επίπεδο Γ για τους στόχους διαχείρισης της ασφάλειας «νοοτροπία ασφάλειας», «πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων», «διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων» και «προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων»·

β) τουλάχιστον επίπεδο Δ για τον στόχο διαχείρισης της ασφάλειας «διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων».

Άρθρο 3

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος

Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, κατά το τμήμα 1 σημείο 2.1 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, εκφράζονται ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή και μετρούνται ως μέση πρόσθετη απόσταση πτήσης σε σύγκριση με την απόσταση ορθοδρομίας και δεν υπερβαίνουν τα ακόλουθα ποσοστά: 2,80 % το 2025, 2,75 % το 2026, 2,71 % το 2027, 2,68 % το 2028 και 2,66 % το 2029.

Άρθρο 4

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, κατά το τμήμα 1 σημείο 3.1 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, είναι η μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας μέγιστης διάρκειας 0,9 λεπτών ανά πτήση το 2025, 0,7 λεπτών ανά πτήση το 2026, 0,6 λεπτών ανά πτήση το 2027, 0,5 λεπτών ανά πτήση το 2028 και 0,5 λεπτών ανά πτήση το 2029.

Άρθρο 5

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

1. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, κατά το τμήμα 1 σημείο 4.1 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, είναι η ετήσια μεταβολή του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή κατά – 1,2 % για το 2025, – 1,2 % για το 2026, – 1,2 % για το 2027, – 1,2 % για το 2028 και – 1,2 % για το 2029. Η ετήσια μεταβολή υπολογίζεται με αφετηρία τη βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας που ορίζεται στην παράγραφο 3.

2. Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους σε κλίμακα Ένωσης ορίζεται σε 7 100 000 000 EUR, εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022 (στο εξής: EUR2022).

3. Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ορίζεται σε 55,07 EUR σε EUR2022.

Άρθρο 6

Όρια συνέγερσης

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση ενός ή περισσότερων στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, εφόσον:

α) η πραγματική κυκλοφορία που κατέγραψε ο Eurocontrol αποκλίνει από τις προβλέψεις κυκλοφορίας που περιέχονται στο σχέδιο επιδόσεων που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 τουλάχιστον κατά 10 % των κινήσεων με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) για ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος· ή

β) η πραγματική κυκλοφορία που κατέγραψε ο Eurocontrol αποκλίνει από τις προβλέψεις κυκλοφορίας που περιέχονται στο σχέδιο επιδόσεων που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 τουλάχιστον κατά 10 % των μονάδων εξυπηρέτησης για ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση ενός ή περισσότερων στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, εφόσον η μεταβολή των τιμών αναφοράς, συνεπεία των εποχικών επικαιροποιήσεων του σχεδίου λειτουργιών δικτύου (NOP) δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 4 στοιχείο α) και του άρθρου 9 παράγραφος 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123, σε σύγκριση με τις τιμές αναφοράς στην πλέον πρόσφατη έκδοση του NOP που ήταν διαθέσιμη κατά τη στιγμή της κατάρτισης του σχεδίου επιδόσεων, είναι τουλάχιστον ίση με:

α) 0,05 λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή, εάν η τιμή αναφοράς στην πλέον πρόσφατη έκδοση του NOP που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων είναι μικρότερη από 0,2 λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή· ή

β) 0,04 λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή, αυξημένη κατά 5 % της τιμής αναφοράς στην πλέον πρόσφατη έκδοση του NOP που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων, εάν η τιμή αναφοράς είναι μεγαλύτερη ή ίση με 0,2 λεπτά καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή.

Άρθρο 7

Ομάδες σύγκρισης

Οι ομάδες σύγκρισης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον για την αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας συστήνονται ως εξής:

α) Ομάδα Α: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ιταλίας και της Ισπανίας·

β) Ομάδα Β: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Κύπρου, της Ιρλανδίας, της Μάλτας και της Πορτογαλίας·

γ) Ομάδα Γ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Βουλγαρίας, της Κροατίας, της Ελλάδας, της Ουγγαρίας, της Σλοβακίας, της Σλοβενίας και της Ρουμανίας·

δ) Ομάδα Δ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Τσεχίας, της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας και της Πολωνίας·

ε) Ομάδα Ε: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Αυστρίας, του Βελγίου, του Λουξεμβούργου, των Κάτω Χωρών και της Ελβετίας·

στ) Ομάδα ΣΤ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Δανίας, της Φινλανδίας, της Νορβηγίας και της Σουηδίας.

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

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

Βρυξέλλες, 12 Ιουνίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN