

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2021/891 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής⁽²⁾ καθορίζει τους λεπτομερείς κανόνες και διαδικασίες για την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών, και ορίζει ότι η τρίτη περίοδος αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2020 έως και 2024.
- (2) Η έξαρση της πανδημίας COVID-19 έχει οδηγήσει, από το πρώτο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους 2020, σε σημαντική μείωση της εναέριας κυκλοφορίας, λόγω των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την ανάσχεση της πανδημίας. Ενώ έκτοτε οι αεροπορικές μεταφορές συνέχισαν να επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από την κρίση λόγω της COVID-19, ο εν λόγω τομέας αναμένεται να ανακάμψει σταδιακά κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς. Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει σημαντική αβεβαιότητα ως προς τον ρυθμό και την ένταση της ανάκαμψης, που εξαρτώνται από την εξέλιξη της υγειονομικής και οικονομικής κατάστασης στην Ένωση και στον υπόλοιπο κόσμο.
- (3) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής⁽³⁾. Δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που εγκρίθηκαν 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.
- (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.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627, η Επιτροπή οφείλει να εγκρίνει αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, έως την 1η Μαΐου 2021. Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξετάζει, ταυτόχρονα με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, τις ακόλουθες τιμές: τη «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους» σε κλίμακα Ένωσης, τη «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας» σε κλίμακα Ένωσης, τα όρια συνέγερσης πέραν των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων, καθώς και τις ομάδες σύγκρισης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον.
- (6) Οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση βασίστηκαν στα στοιχεία που διαβίβασε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο διαχειριστής δικτύου, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές εποπτικές αρχές, ενώ επίσης έχουν ληφθεί υπόψη οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

⁽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⁾ 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).

- (7) Οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς που περιλαμβάνονται στην παρούσα απόφαση βασίζονται σε δεδομένα που καλύπτουν τα κράτη μέλη, τη Νορβηγία και την Ελβετία.
- (8) Οι παραδοχές κυκλοφορίας στις οποίες βασίζεται η παρούσα απόφαση εκφράζονται σε κινήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) και σε μονάδες εξυπηρέτησης με βάση τις προβλέψεις της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) της 4ης Νοεμβρίου 2020. Λόγω αλλαγής της ορολογίας από την πλευρά της STATFOR, το ενδιάμεσο σενάριο ή «σενάριο 2» θεωρείται ως η «βασική πρόβλεψη της STATFOR» κατά την έννοια του άρθρου 9 παράγραφος 3 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Η εν λόγω πρόβλεψη της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή αντιστοιχεί σε 4 455 611 κινήσεις σύμφωνα με τους κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) και 52 594 913 μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για το 2020, σε 5 153 494 κινήσεις IFR και 57 373 113 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2021, σε 7 303 402 κινήσεις IFR και 86 656 273 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2022, σε 8 326 704 κινήσεις IFR και 101 925 348 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2023, καθώς και σε 9 326 147 κινήσεις IFR και 116 358 421 μονάδες εξυπηρέτησης για το 2024.
- (9) Για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη θέματα που αφορούν την οικονομία, την ασφάλεια, το περιβάλλον και το επιχειρησιακό περιβάλλον, καθώς και οι αλληλεξαρτήσεις ή αντισταθμίσεις μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων. Πράγματι, στους στόχους για τα κύρια πεδία επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας και της χωρητικότητας θα πρέπει να συνεκτιμηθεί η σχέση μεταξύ του κόστους παροχής πρόσθετης χωρητικότητας και των βελτιώσεων που μπορούν να προκύψουν χάρη στο εν λόγω κόστος. Στους στόχους επιδόσεων για το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα επιχειρησιακά μέτρα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμων και, ως εκ τούτου, στη μείωση των εκπομπών, δεν είναι δυνατόν να εφαρμοστούν πάντοτε στην πράξη. Αυτό οφείλεται σε επιχειρησιακούς περιορισμούς που συνδέονται, ιδίως, με τον ασφαλή διαχωρισμό των αεροσκαφών και τη διαθέσιμη χωρητικότητα ATM. Τέλος, στους στόχους για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας με ασφαλή τρόπο αποτελεί πρωταρχικό στόχο και ότι η ασφάλεια θα πρέπει να ενσωματώνεται πλήρως στον επιχειρηματικό προγραμματισμό των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (10) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 όσον αφορά το επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας που θα πρέπει να επιτύχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά το τελευταίο έτος της τρίτης περιόδου αναφοράς, δηλαδή το 2024. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να διατηρηθούν. Η απότομη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας που προκλήθηκε από την κρίση λόγω της νόσου COVID-19, καθώς και η συνακόλουθη σημαντική βραχυπρόθεσμη μεταβλητότητα του αριθμού των πτήσεων δεν θα πρέπει να οδηγήσουν σε επιδείνωση των επιδόσεων ασφάλειας. Οι προγραμματιζόμενες βελτιώσεις στην αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να εξακολουθήσουν να επιτυγχάνονται κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς.
- (11) Η αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας θα πρέπει να είναι μελλοντοστρεφής και να καλύπτει το υπόλοιπο τμήμα της περιόδου αναφοράς, συμπεριλαμβανομένου του ημερολογιακού έτους 2021.
- (12) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στα κύρια πεδία επιδόσεων του περιβάλλοντος και της χωρητικότητας καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903. Οι στόχοι αυτοί δεν θα πρέπει να αναθεωρηθούν και δεν θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην παρούσα απόφαση, δεδομένου ότι η προθεσμία για την εφαρμογή τους έχει λήξει και ότι η υλοποίησή τους έχει καταστεί οριστική, χωρίς να αφήνει καμία δυνατότητα αναδρομικών προσαρμογών.
- (13) Για την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος για τα υπόλοιπα έτη της τρίτης περιόδου αναφοράς, οι οποίοι μετρούνται ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και κατά το ημερολογιακό έτος 2020, καθώς και τα μέτρα που εφαρμόζονται για τη βελτιστοποίηση των λειτουργιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM). Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον αντίκτυπο της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19 όσον αφορά την αποδοτικότητα του οριζοντίου τμήματος πτήσης.
- (14) Τα δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές επιχειρησιακές επιδόσεις των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας το 2019 καταδεικνύουν, σε επίπεδο Ένωσης, στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ των ελλείψεων χωρητικότητας που αντιμετωπίζουν ορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της επέκτασης των διαδρομών πτήσης. Η συσχέτιση αυτή είχε ως αποτέλεσμα μεγαλύτερες πραγματικές διαδρομές πτήσης κατά τη διάρκεια των ημερολογιακών μηνών κατά τους οποίους σημειώθηκαν υψηλά επίπεδα καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM), ενώ η αποδοτικότητα του οριζοντίου τμήματος της πτήσης βελτιώθηκε σαφώς κατά τους ημερολογιακούς μήνες με χαμηλότερα επίπεδα καθυστέρησης της ATFM. Η παρατήρηση αυτή επιβεβαιώνεται περαιτέρω σε σχέση με το 2020, κατά το οποίο παρουσιάστηκε αναποτελεσματικότητα του οριζοντίου τμήματος της πτήσης της τάξης του 2,51 % για ολόκληρο το έτος και 2,13 % για τη χρονική περίοδο μεταξύ Μαρτίου και Δεκεμβρίου, μετά την έξαρση της πανδημίας COVID-19.

- (15) Η κρίση λόγω της νόσου COVID-19 δεν θα πρέπει να επιβραδύνει την εφαρμογή διαρθρωτικών βελτιώσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, οι οποίες αναμένεται να περιλαμβάνουν ειδικότερα την οριστικοποίηση της εφαρμογής του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών. Σε συνδυασμό με τη σταδιακή εφαρμογή των δραστηριοτήτων διασυννοριακών ελεύθερων διαδρομών, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πιο ευθεία δρομολόγηση και αναμένεται να μειώσει τον αριθμό ναυτικών μιλίων που διανύονται και των εκπομπών που προκαλούνται από την εναέρια κυκλοφορία, υποστηρίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη βιώσιμη μείωση της έντασης άνθρακα από την αεροπορία. Λαμβανομένων υπόψη των χαμηλότερων επιπέδων κυκλοφορίας που αναμένονται κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς, τα οποία αναμένεται να καταστήσουν δυνατή την επίτευξη πρόσθετων βελτιώσεων της αποδοτικότητας των πτήσεων, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος για τα έτη 2021 και 2022 θα πρέπει να αναθεωρηθούν προκειμένου να μειωθούν περαιτέρω οι επιπτώσεις της ΑΤΜ στις περιβαλλοντικές επιδόσεις. Ωστόσο, οι στόχοι για τα έτη 2023 και 2024 θα πρέπει να διατηρηθούν, λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη αποκατάσταση της εναέριας κυκλοφορίας προς τα τέλη της τρίτης περιόδου αναφοράς, καθώς και τον αντίκτυπο στην αποδοτικότητα του οριζοντίου τμήματος των στοιχείων που εκφεύγουν του ελέγχου των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων του σχεδιασμού των πτήσεων και των επιχειρησιακών αποφάσεων των χρηστών του εναέριου χώρου.
- (16) Κατά την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η οποία υπολογίζεται ως η μέση καθυστέρηση της ΑΤΜ κατά τη διαδρομή ανά πτήση που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και το ημερολογιακό έτος 2020. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον αντίκτυπο της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19 όσον αφορά τις καθυστερήσεις της ΑΤΜ κατά τη διαδρομή.
- (17) Κατά τα έτη που προηγήθηκαν της τρίτης περιόδου αναφοράς, τα διαρθρωτικά ζητήματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα και τη στελέγωση ευθύνονται για τα υψηλά επίπεδα καθυστέρησης της ΑΤΜ σε πολλά κράτη μέλη, στο πλαίσιο ισχυρής και συνεχούς αύξησης της κυκλοφορίας. Η πραγματική καθυστέρηση της ΑΤΜ ανά πτήση το ημερολογιακό έτος 2020 ανήλθε σε 0,35 λεπτά ανά πτήση, ενώ το 2019 η αντίστοιχη καθυστέρηση της ΑΤΜ ανήλθε σε 1,67 λεπτά ανά πτήση.
- (18) Λαμβανομένης υπόψη της σημαντικής μείωσης της κυκλοφορίας, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να επιδιώξουν να διατηρήσουν τις καθυστερήσεις της ΑΤΜ το 2021 σε επίπεδο που να μην υπερβαίνει το πραγματικό ποσοστό του 2020. Για τα τρία επόμενα έτη της τρίτης περιόδου αναφοράς, κατά τα οποία η κυκλοφορία θα ανακάμψει σταδιακά προς τα προ κρίσης επίπεδα, οι στόχοι χωρητικότητας σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να καθοριστούν λαμβανομένης υπόψη της βέλτιστης σε ολόκληρο το σύστημα μέσης καθυστέρησης της ΑΤΜ ανά πτήση. Επιπλέον, είναι δικαιολογημένο να αναμένεται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να είναι σε θέση να παρέχουν επαρκή χωρητικότητα για την κάλυψη της ζήτησης κυκλοφορίας καθ' όλη τη διάρκεια του χρονικού πλαισίου της τρίτης περιόδου αναφοράς, αντιμετωπίζοντας παράλληλα και τα διαρθρωτικά ζητήματα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα, προκειμένου να προετοιμαστούν για υψηλότερη ζήτηση κυκλοφορίας μετά την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (19) Όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2020 και 2021, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1627 απαιτεί την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης, οι οποίοι εκφράζονται ως ποσοστό, αντικατοπτρίζοντας την ετήσια μεταβολή του μέσου «καθορισμένου κόστους μονάδας» (DUC) σε κλίμακα Ένωσης για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, ως ενιαία περίοδο, κατά παρέκκλιση από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317, ο οποίος καθορίζει ετήσιες τιμές-στόχους.
- (20) Κατά την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι πραγματικές επιδόσεις που επιτεύχθηκαν, συμπεριλαμβανομένου του πραγματικού κόστους με το οποίο επιβαρύνθηκαν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τα κράτη μέλη κατά τις προηγούμενες περιόδους αναφοράς, καθώς και οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες για το ημερολογιακό έτος 2020.
- (21) Οι βασικές τιμές σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς οι οποίες περιέχονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 καθορίστηκαν βάσει εκτιμήσεων και προβλέψεων όσον αφορά το κόστος και την κυκλοφορία, ελλείψει πραγματικών δεδομένων για το ημερολογιακό έτος 2019. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω βασικές τιμές θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να αντικατοπτρίζουν με ακρίβεια το πραγματικό κόστος και τις μονάδες εξυπηρέτησης που καταγράφηκαν για το 2019 σε επίπεδο Ένωσης.
- (22) Οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς οι οποίοι καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 βασίστηκαν στην παραδοχή διαρκούς αύξησης της κυκλοφορίας καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, με αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά την παροχή πρόσθετης χωρητικότητας. Δεδομένου ότι αυτές οι παραδοχές για την κυκλοφορία έχουν αναθεωρηθεί σημαντικά προς τα κάτω ως αποτέλεσμα της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19, το επίπεδο του συνολικού καθορισμένου κόστους θα πρέπει επίσης να αλλάξει για την αντιμετώπιση αυτής της δυσμενούς κατάστασης.
- (23) Οι πλέον πρόσφατες εκτιμήσεις σχετικά με το πραγματικό κόστος για το ημερολογιακό έτος 2020 δείχνουν, σε επίπεδο Ένωσης, μείωση κατά 1 % σε σύγκριση με το επίπεδο του 2019, έναντι ετήσιας μείωσης των μονάδων εξυπηρέτησης κατά 58 %. Είναι κατανοητό ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν είναι πλήρως σε θέση να προσαρμόσουν τις βάσεις κόστους τους σε μια τόσο πρωτοφανή πτώση της κυκλοφορίας, λόγω του υψηλού μεριδίου του παγίου κόστους και της υποχρέωσης συνεχούς διατήρησης της διαθεσιμότητας των υπηρεσιών.
- (24) Ωστόσο, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να λάβουν ανάλογα μέτρα προκειμένου να βελτιώσουν την οικονομική αποδοτικότητά τους κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς και να αξιοποιήσουν όλες τις συνέργειες και τις βελτιώσεις της αποδοτικότητας που είναι διαθέσιμες μέσω πρωτοβουλιών διασυννοριακής συνεργασίας και αναδιάρθρωσης. Θα πρέπει να επιδιωχθούν κατά προτεραιότητα διαρθρωτικές αλλαγές, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η βελτίωση της αποδοτικότητας που προσφέρουν οι νέες τεχνολογικές λύσεις οι οποίες περιλαμβάνονται στο γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ και ο εξορθολογισμός των περιττών υποδομών επικοινωνίας, πλοήγησης και επιτήρησης. Θα πρέπει να είναι δυνατή η περαιτέρω εξοικονόμηση κόστους όσον αφορά το κόστος υπερνοριακής εργασίας, το οποίο αναμένεται να παραμείνει πολύ περιορισμένο κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς.

- (25) Οι μελλοντοστρεφείς εκτιμήσεις του κόστους για την τρίτη περίοδο αναφοράς τις οποίες έλαβε η Επιτροπή δείχνουν ότι το σωρευτικό κόστος της τρίτης περιόδου αναφοράς θα υπερέβαινε κατά 8 % το πραγματικό κόστος της δεύτερης περιόδου αναφοράς. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι στο παρελθόν έχει αποδειχθεί ότι τα μελλοντοστρεφή δεδομένα υπερεκτιμούν το πραγματικό κόστος που προκύπτει για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, αυτό ισοδυναμούσε με υπερεκτίμηση του κόστους κατά 8 % κατά μέσο όρο. Μπορεί να υποτεθεί ότι τα μελλοντοστρεφή δεδομένα για το κόστος όσον αφορά την τρίτη περίοδο αναφοράς περιλαμβάνουν παρόμοιο περιθώριο και δεν λαμβάνουν ακόμη υπόψη τις δυνατότητες για πρόσθετη βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας.
- (26) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να αναμένεται από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να προσαρμόσουν κατάλληλα τη βάση κόστους τους για να ανταποκριθούν στη μειωμένη ζήτηση κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς και, ως εκ τούτου, οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να βασίζονται στην παραδοχή ότι το καθορισμένο κόστος σε κλίμακα Ένωσης για τα έτη 2020 και 2021 συνδυαστικά δεν υπερβαίνει κατά μέσο όρο το 97 % του πραγματικού κόστους σε κλίμακα Ένωσης που καταγράφηκε για το ημερολογιακό έτος 2019 και ότι κατά τα έτη 2022, 2023 και 2024 το καθορισμένο κόστος σε κλίμακα Ένωσης δεν υπερβαίνει το 94 %, το 96 % και το 97 % του πραγματικού κόστους σε κλίμακα Ένωσης που καταγράφηκε για το ημερολογιακό έτος 2019, αντιστοίχως.
- (27) Με βάση την ανάλυση που διεξήγαγε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, αυτό το επίπεδο καθορισμένου κόστους σε κλίμακα Ένωσης αναμένεται να δώσει στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας τη δυνατότητα να παρέχουν την απαραίτητη χωρητικότητα κατά τη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς και να εφαρμόζουν τα μέτρα που είναι αναγκαία για την κάλυψη της μελλοντικής αύξησης της κυκλοφορίας, συμπεριλαμβανομένης της εξασφάλισης κατάλληλων πόρων και της εκπαίδευσης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, καθώς και των επενδύσεων σε σύγχρονη τεχνολογία. Επιπλέον, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 επιτρέπει πιθανές αποκλίσεις από τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης, όταν διαπιστώνεται ότι οι εν λόγω αποκλίσεις δικαιολογούνται από μέτρα αναδιάρθρωσης που αποφέρουν καθαρά οφέλη στους χρήστες του εναέριου χώρου το αργότερο κατά την επόμενη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι σε θέση να ανταποκρίνονται στις περιστάσεις που απορρέουν από την κρίση λόγω της νόσου COVID-19, αναπτύσσοντας παράλληλα ικανότητες για την κάλυψη της μελλοντικής ζήτησης κυκλοφορίας και την αντιμετώπιση των διαρθρωτικών ζητημάτων που επηρεάζουν τις επιχειρησιακές επιδόσεις.
- (28) Τα όρια συνέγερσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς πέραν των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα οικεία σχέδια επιδόσεων θα πρέπει να διατηρηθούν στα επίπεδα που ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903. Τα εν λόγω όρια συνέγερσης εξακολουθούν να θεωρούνται επαρκή, δεδομένου ότι καλύπτουν εύλογο επίπεδο διακύμανσης της κυκλοφορίας γύρω από τη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR (σενάριο 2) που δημοσιεύθηκε τον Νοέμβριο του 2020, ενώ παράλληλα παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να ζητήσουν αναθεώρηση των αντίστοιχων τοπικών σχεδίων επιδόσεων σε περίπτωση που η πραγματική κυκλοφορία εξελιχθεί σύμφωνα με τις υψηλές προβλέψεις της STATFOR (σενάριο 1) ή τις χαμηλές προβλέψεις της STATFOR (σενάριο 3).
- (29) Οι ομάδες σύγκρισης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον, οι οποίες ορίστηκαν στο άρθρο 7 στοιχείο α) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/903, χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της αξιολόγησης των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, ειδικά για τη σύγκριση των βασικών τιμών του καθορισμένου κόστους μονάδας των σχετικών ζωνών χρέωσης. Είναι σαφές ότι οι εν λόγω ομάδες αντικατοπτρίζουν την κατάσταση πριν από την έναρξη της τρίτης περιόδου αναφοράς και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να παραμείνει ως έχει η σύνθεση των εν λόγω ομάδων, όπως ορίζεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903.
- (30) Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 θα πρέπει να καταργηθεί.
- (31) Η Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού δεν εξέδωσε γνώμη. Κρίθηκε αναγκαία η έκδοση εκτελεστικής πράξης και ο πρόεδρος υπέβαλε το σχέδιο εκτελεστικής πράξης στην επιτροπή προσφυγών για περαιτέρω εξέταση. Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής προσφυγών.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, οι οποίοι καθορίζονται για τον κύριο δείκτη επιδόσεων που ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 1 σημείο 1.1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τους οποίους πρέπει να επιτύχουν έως τα τέλη του 2024 οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν πιστοποιηθεί για να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, καθορίζονται στα ακόλουθα επίπεδα αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων:

- α) τουλάχιστον επίπεδο Γ για τους στόχους διαχείρισης της ασφάλειας «νοοτροπία ασφάλειας», «πολιτική και στόχοι ασφάλειας», «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 2

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος

Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, οι οποίοι καθορίζονται για τον κύριο δείκτη επιδόσεων που ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 1 σημείο 2.1 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: 2,37 % το 2021, 2,37 % το 2022, 2,40 % το 2023 και 2,40 % το 2024.

Άρθρο 3

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, οι οποίοι καθορίζονται για τον κύριο δείκτη επιδόσεων που ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 1 σημείο 3.1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, είναι η μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή αποδιδόμενη σε υπηρεσίες αεροναυτιλίας μέγιστης διάρκειας 0,35 λεπτών ανά πτήση το 2021, 0,5 λεπτών ανά πτήση το 2022, 0,5 λεπτών ανά πτήση το 2023 και 0,5 λεπτών ανά πτήση το 2024.

Άρθρο 4

Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

1. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, οι οποίοι καθορίζονται για τον κύριο δείκτη επιδόσεων που ορίζεται στο παράρτημα Ι τμήμα 1 σημείο 4.1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 και υπόκεινται, όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2020 και 2021, στο άρθρο 2 παράγραφος 4 και στο άρθρο 4 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627, είναι η ετήσια μεταβολή της μέσης τιμής καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή:

- α) όσον αφορά τα συνδυασμένα ημερολογιακά έτη 2020 και 2021, για τα οποία υπολογίζεται ενιαίο μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627: μεταβολή κατά +120,1 % σε σχέση με τη βασική τιμή του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που ορίζεται στην παράγραφο 3·
- β) όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2022: μεταβολή κατά -38,5 % σε σχέση με το ενιαίο μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας σε κλίμακα Ένωσης των ημερολογιακών ετών 2020 και 2021 συνδυαστικά, που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627·
- γ) όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2023: μεταβολή κατά -13,2 % σε σχέση με το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας σε κλίμακα Ένωσης του ημερολογιακού έτους 2022·
- δ) όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2024: μεταβολή κατά -11,5 % σε σχέση με το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας σε κλίμακα Ένωσης του ημερολογιακού έτους 2023.

2. Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους σε κλίμακα Ένωσης ορίζεται σε 6 265 631 152 EUR σε ευρώ του 2017.

3. Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ορίζεται σε 50,23 EUR σε ευρώ του 2017.

Άρθρο 5

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 Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) αποκλίνει από τις προβλέψεις κυκλοφορίας που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων που έχει εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 16 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 τουλάχιστον κατά 10 % των κινήσεων IFR για ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος·
- β) η πραγματική κυκλοφορία που κατέγραψε ο Eurocontrol αποκλίνει από τις προβλέψεις κυκλοφορίας που προβλέπονται 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 δυνάμει του άρθρου 9 παράγραφος 4 στοιχείο α) και του άρθρου 9 παράγραφος 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 ⁽²⁾ της Επιτροπής, σε σύγκριση με τις τιμές αναφοράς στην τελευταία έκδοση του σχεδίου λειτουργιών δικτύου που είναι διαθέσιμη κατά τη στιγμή της κατάρτισης του σχεδίου επιδόσεων, είναι τουλάχιστον ίση με:

- α) 0,05 λεπτά καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή, εάν η τιμή αναφοράς στην τελευταία έκδοση του σχεδίου λειτουργιών δικτύου που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων είναι μικρότερη από 0,2 λεπτά καθυστέρησης της διαχείρισης της ATFM κατά τη διαδρομή· ή
- β) 0,04 λεπτά καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή, αυξημένη κατά 5 % της τιμής αναφοράς στην τελευταία έκδοση του σχεδίου λειτουργιών δικτύου που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων, εάν η τιμή αναφοράς είναι μεγαλύτερη ή ίση με 0,2 λεπτά καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή.

Άρθρο 6

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 Γερμανίας, της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας·
- β) Ομάδα Β: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Νορβηγίας, της Σουηδίας, της Δανίας, της Φινλανδίας και της Ιρλανδίας·
- γ) Ομάδα Γ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Τσεχικής Δημοκρατίας, της Κροατίας, της Σλοβενίας, της Ουγγαρίας, της Σλοβακίας, της Βουλγαρίας, της Πολωνίας, της Ρουμανίας και της Πορτογαλίας·
- δ) Ομάδα Δ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Κύπρου, της Μάλτας, της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας και της Ελλάδας·
- ε) Ομάδα Ε: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Αυστρίας, της Ελβετίας, του Βελγίου-Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών.

Άρθρο 7

Κατάργηση

Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 καταργείται.

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

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

Βρυξέλλες, 2 Ιουνίου 2021.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

⁽²⁾ 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 κατάρτιση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής (ΕΕ L 28 της 31.1.2019, σ. 1).