

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2019/903 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(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 (κανονισμός-πλαίσιο) <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 η Επιτροπή υποχρεούται να εγκρίνει, για κάθε περίοδο αναφοράς, στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας. Όσον αφορά τους στόχους αυτούς καθορίστηκαν κανόνες εφαρμογής στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής <sup>(2)</sup>. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 η Επιτροπή υποχρεούται να καθορίσει, μαζί με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, τις ακόλουθες τιμές: μια «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους» σε κλίμακα Ένωσης, μια «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας» σε κλίμακα Ένωσης, όρια συνέγερσης πέραν των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνουν τα σχέδια επιδόσεων, καθώς και τις ομάδες σύγκρισης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον. Ο καθορισμός του καθορισμένου κόστους βασίζεται στο άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>.
- (2) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η οποία καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2020 έως και 2024, οι βασικές τιμές σε κλίμακα Ένωσης, τα όρια συνέγερσης και οι ομάδες σύγκρισης θα πρέπει να καθοριστούν πριν από την 1η Ιουνίου 2019, ώστε να υπάρξει χρόνος για την κατάρτιση των σχεδίων επιδόσεων που πρέπει να υποβληθούν στην Επιτροπή έως την 1η Οκτωβρίου 2019 για την αξιολόγησή τους.
- (3) Στις 16 Δεκεμβρίου 2016, η Επιτροπή όρισε φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2296 της Επιτροπής <sup>(4)</sup>, για να την επικουρεί στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων.
- (4) Για να διευκολυνθεί η έγκριση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διενήργησε, εξ ονόματος της Επιτροπής, διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη από τις 20 Ιουνίου 2018 έως τις 16 Ιανουαρίου 2019. Στη διαβούλευση συμμετείχαν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, καθώς και επαγγελματικοί φορείς εκπροσώπησης των χρηστών του εναέριου χώρου, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και του προσωπικού, σχετικά με το ενδεικτικό εύρος των στόχων επιδόσεων και με την προσέγγιση και τη μεθοδολογία καθορισμού των στόχων επιδόσεων και άλλων τιμών.
- (5) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων υπέβαλε στην Επιτροπή την τελική του έκθεση στις 22 Φεβρουαρίου 2019. Στην εν λόγω έκθεση λαμβάνονται υπόψη οι αλλαγές που είχαν εισαχθεί με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317, οι σχετικές παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών και τα τελευταία στατιστικά στοιχεία και οι προβλέψεις για την τρίτη περίοδο αναφοράς που διαβίβασαν η Υπηρεσία Στατιστικής και Προβλέψεων του Eurocontrol (STATFOR) και η Κεντρική Υπηρεσία Τελών Διαδρομής. Στην έκθεση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων παρατίθενται οι παραδοχές και το σκεπτικό στο οποίο βασίζονται οι προτεινόμενοι στόχοι, οι βασικές τιμές, τα όρια συνέγερσης και οι ομάδες σύγκρισης.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/2296 της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2016, για τη σύσταση ανεξάρτητης ομάδας εμπειρογνομόνων ως φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 344 της 17.12.2016, σ. 92).

- (6) Στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία που διαβίβασαν ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο διαχειριστής δικτύου, ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) και οι εθνικές εποπτικές αρχές. Η Επιτροπή διοργάνωσε επίσης, κατά τη διάρκεια του Ιανουαρίου και του Φεβρουαρίου 2019, συναντήσεις και ανταλλαγές απόψεων με τα κράτη μέλη, τις εθνικές εποπτικές αρχές, τον διαχειριστή δικτύου και τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων με σκοπό την ανταλλαγή των πλέον πρόσφατων πληροφοριών που αφορούν τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων. Στις συζητήσεις αυτές, τα κράτη μέλη κλήθηκαν να επικαιροποιήσουν τα δεδομένα του αρχικού κόστους και τα στοιχεία σχετικά με τις προβλέψεις της κυκλοφορίας. Στους στόχους επιδόσεων που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση λαμβάνονται υπόψη τα εν λόγω στοιχεία.
- (7) Βάση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και των βασικών τιμών είναι τα δεδομένα που καλύπτουν το γεωγραφικό πεδίο των κρατών μελών, της Νορβηγίας και της Ελβετίας και οι προβλέψεις της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή εκφραζόμενες σε κινήσεις με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR) και σε μονάδες εξυπηρέτησης με βάση τις προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol της 18ης Φεβρουαρίου 2019. Οι εν λόγω προβλέψεις της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή αντιστοιχούν σε 10 534 000 κινήσεις IFR και σε 139 141 000 μονάδες εξυπηρέτησης το 2019, σε 10 824 000 κινήσεις IFR και σε 143 878 000 μονάδες εξυπηρέτησης το 2020, σε 10 996 000 κινήσεις IFR και σε 146 980 000 μονάδες εξυπηρέτησης το 2021, σε 11 191 000 κινήσεις IFR και σε 150 398 000 μονάδες εξυπηρέτησης το 2022, σε 11 355 000 κινήσεις IFR και σε 153 368 000 μονάδες εξυπηρέτησης το 2023 και σε 11 523 000 κινήσεις IFR και σε 156 359 000 μονάδες εξυπηρέτησης το 2024.
- (8) 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. Απαιτείται ισορροπία προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μειονεκτήματα, ή συνδυασμός μειονεκτημάτων, δεν θα υπερισχύσουν έναντι των αναμενόμενων οφελών. Συνεπώς, στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να συνεκτιμηθούν οι αλληλεξαρτήσεις ή αντισταθμίσεις μεταξύ των βασικών 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.
- (9) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση αποτυπώνουν τη φιλοδοξία όσον αφορά τις επιδόσεις στο σύνολο του δικτύου. Σύμφωνα με τα άρθρα 14 και 15 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις τοπικές συνθήκες κατά την αξιολόγηση της συνέπειας των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου (FAB) που περιέχουν τα προσχέδια επιδόσεων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης που περιέχει η παρούσα απόφαση.
- (10) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, οι οποίοι αναπτύχθηκαν σε συνεργασία με τον EASA, θα πρέπει να μετρούνται ως το ελάχιστο επίπεδο αποτελεσματικής διαχείρισης της ασφάλειας που πρέπει να επιτυγχάνουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν πιστοποιηθεί να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Στους εν λόγω στόχους επιδόσεων θα πρέπει να συνεκτιμηθούν οι πραγματικές επιδόσεις και οι επιδόσεις που είχαν οριστεί ως στόχος κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και να επιδιωχθεί υπέρβαση της κατώτατης συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις για τα στοιχεία του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας. Πέραν αυτού, η Επιτροπή ανέθεσε στον EASA το καθήκον να επικαιροποιεί το υλικό συμμόρφωσης και καθοδήγησης με σκοπό να παρακολουθείται και να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των δεικτών ασφάλειας που καθορίζονται στο τμήμα 1 σημείο 1 και στο τμήμα 2 σημείο 1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, το πλαίσιο που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των επιπέδων της αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας είναι αυστηρότερο σε σύγκριση με τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στην προσέγγιση που υιοθετήθηκε για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Στους στόχους αυτούς θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στη διαχείριση της ασφάλειας των αλλαγών στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας που προωθούνται με την υλοποίηση των έργων SESAR που αναφέρονται στο άρθρο 15α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, τα οποία εστιάζονται στους στόχους διασφάλισης της ασφάλειας και διαχείρισης της διακινδύνευσης.
- (11) Στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, 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 στη δεύτερη περίοδο αναφοράς, τα μέτρα που εφαρμόστηκαν για να βελτιωθούν οι λειτουργίες ATM και τα σχετικά στοιχεία του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, του διαχειριστή δικτύου και των εθνικών εποπτικών αρχών.

- (12) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της αεροπορίας αυξάνονται συνεχώς, με ρυθμό όμως χαμηλότερο του αναμενόμενου εάν ληφθεί υπόψη η αύξηση του αριθμού των πτήσεων στη δεύτερη περίοδο αναφοράς. Οι επιπλέον εκπομπές CO<sub>2</sub> από πύλη σε πύλη που προκαλούνται από την αναποτελεσματικότητα του δικτύου ATM, για τον υπολογισμό των οποίων συγκρίνονται οι πραγματικές τροχιές με τις ανεμπόδιστες τροχιές όλων των ευρωπαϊκών πτήσεων, παρέμειναν σταθερές στο 6 % περίπου τα τελευταία έξι έτη, παρά την αύξηση του αριθμού των πτήσεων, χάρη στη βελτιστοποίηση των λειτουργιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που σχετίζονται με τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό και τη διαχείριση της ροής και της χωρητικότητας του ευρωπαϊκού δικτύου ATM. Η αναποτελεσματικότητα των οριζόντιων πτητικών λειτουργιών κατά τη διαδρομή έχει αρχίσει να μειώνεται συνολικά και αναμένεται ότι θα επιτευχθεί ο στόχος επιδόσεων που έχει καθοριστεί για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.
- (13) Οι βελτιώσεις στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος οφείλονται κυρίως στην εφαρμογή του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών (FRA), ο οποίος επιτρέπει συντομότερες διαδρομές και αποτελεσματικότερη χρήση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Αναμένεται ότι ο FRA θα εφαρμοσθεί στο μεγαλύτερο μέρος του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου έως τα τέλη του 2019 και στο σύνολό του έως το 2022. Σε συνδυασμό με τη σταδιακή εφαρμογή των δραστηριοτήτων διασυνοριακών ελεύθερων διαδρομών, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πιο ευθεία δρομολόγηση και σε μείωση του αριθμού ναυτικών μιλίων που διανύονται και των εκπομπών που προκαλούνται από την εναέρια κυκλοφορία, ώστε κατά τον τρόπο αυτόν να υποστηριχθεί η βιώσιμη μείωση της έντασης άνθρακα από την αεροπορία. Αυτή η βελτίωση εφαρμόζεται δικαιολογεί, κατά συνέπεια, τη βελτίωση της αποδοτικότητας στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή έως το 2022. Μετά το 2022, η αποδοτικότητα στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αναμένεται να παραμείνει σταθερή. Από τα μέτρα που προβλέπονται επί του παρόντος και λαμβανόμενου υπόψη ότι τα αεροσκάφη χρειάζεται να αποφεύγουν όλο και πιο συχνά δυσμενείς καιρικές συνθήκες και επικίνδυνες περιοχές, καθώς επίσης λαμβανόμενου υπόψη ότι οι λειτουργίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας πρέπει να εξασφαλίζουν τον ελάχιστο διαχωρισμό μεταξύ των αεροσκαφών, δεν αναμένεται το 2023 και το 2024 περαιτέρω βελτίωση της αποδοτικότητας στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή.
- (14) Στον στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η οποία υπολογίζεται ως η μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, καθώς και τα σχετικά στοιχεία του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, του διαχειριστή δικτύου και των εθνικών εποπτικών αρχών.
- (15) Όπως τεκμηριώνεται από τον διαχειριστή δικτύου, η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη αυξήθηκε σημαντικά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και βρίσκεται πλέον σε ιστορικά υψηλό επίπεδο. Οι κινήσεις IFR αυξήθηκαν κατά 13 % τα πρώτα τέσσερα έτη της δεύτερης περιόδου αναφοράς και η μέση καθυστέρηση της ATFM κατά τη διαδρομή αυξήθηκε από 0,73 λεπτά ανά πτήση το 2015 σε 1,73 λεπτά ανά πτήση το 2018, δηλαδή πρόκειται για αύξηση της καθυστέρησης κατά 137 %. Σε ορισμένες περιοχές της Ένωσης, ιδίως σε περιορισμένο αριθμό κέντρων ελέγχου περιοχής στην κεντρική περιοχή της Ευρώπης και σε παρακείμενες περιοχές της Κεντρικής Ευρώπης, η χωρητικότητα ATM δεν ήταν επαρκής για να καλυφθεί αυτή η αύξηση της κυκλοφορίας. Πέντε κέντρα ελέγχου περιοχής ευθύνονται για περισσότερο από το ήμισυ της συνολικής καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή λόγω της χωρητικότητας και της στελέχωσης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) στην Ευρώπη, ορισμένα δε από αυτά τα κέντρα δεν τήρησαν τα σχέδια χωρητικότητας που είχαν συμφωνηθεί στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου (NOP). Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μην επιτευχθεί η μέση καθυστέρηση ATFM ανά πτήση σε 0,5 λεπτό που είχε τεθεί ως στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς. Η έλλειψη χωρητικότητας αναμένεται να επιδεινωθεί τα επόμενα έτη.
- (16) Με βάση την πρόβλεψη κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς, σύμφωνα με τον διαχειριστή δικτύου και τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, οι περισσότεροι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αναμένεται ότι θα μπορέσουν να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις χωρητικότητας την τρίτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, σύμφωνα με τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι εθνικές εποπτικές αρχές, η ποιότητα εξυπηρέτησης που προτείνουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο NOP αναμένεται να παραμείνει προβληματική σε ορισμένα κέντρα ελέγχου περιοχής λόγω κυρίως των ακατάλληλων επιπέδων στελέχωσης, ιδίως τα πρώτα τρία έτη της τρίτης περιόδου αναφοράς. Συνεπώς, η βέλτιστη μέση καθυστέρηση ATFM, ήτοι 0,5 λεπτά ανά πτήση σε ολόκληρο το σύστημα, αναμένεται ότι θα επιτευχθεί μόνον στα τέλη της τρίτης περιόδου αναφοράς. Για να αντιμετωπισθεί η έλλειψη χωρητικότητας και να επιτευχθούν οι στόχοι που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση, ο διαχειριστής δικτύου και ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων συνιστούν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας να λάβουν ειδικά μέτρα στο επίπεδο των αντίστοιχων κέντρων ελέγχου περιοχής.
- (17) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς πρέπει να εκφράζονται ως ποσοστό και να αποτυπώνουν την ετήσια μεταβολή της μέσης ενωσιακής τιμής «καθορισμένου κόστους μονάδας» («DUC») για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή. Στους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε κατά την πρώτη και τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, καθώς και τα σχετικά στοιχεία του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων και των εθνικών εποπτικών αρχών.

- (18) Σε κλίμακα Ένωσης, από την αρχή της πρώτης περιόδου αναφοράς το 2012, το πραγματικό κόστος κατά τη διαδρομή που εκφράστηκε σε ευρώ του 2017 παρέμεινε σταθερό παρά τη σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας. Το πραγματικό κόστος τα πρώτα τρία έτη της δεύτερης περιόδου αναφοράς είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο καθορισμένο κόστος. Συνεπώς, το συνολικό πλεόνασμα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε κλίμακα Ένωσης είναι υψηλότερο από το προβλεπόμενο. Αυτό, σε συνδυασμό με την ανάλυση που πραγματοποίησε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, παρέχει την ένδειξη ότι οι περισσότεροι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας μπορούν να επιτύχουν περαιτέρω βελτιώσεις της οικονομικής αποδοτικότητας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και, παράλληλα, ότι μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες χωρητικότητας. Ταυτόχρονα, η εναέρια κυκλοφορία και οι καθυστερήσεις στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή έχουν αυξηθεί σημαντικά τα πρόσφατα έτη, γεγονός που σημαίνει ίσως ότι ήταν ανεπαρκείς οι πόροι που επενδύθηκαν στο δίκτυο στη διάρκεια της δεύτερης περιόδου αναφοράς. Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας για την τρίτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να είναι η βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας και, παράλληλα, η εν λόγω βελτίωση να μην αποβεί σε βάρος της παροχής επαρκούς χωρητικότητας.
- (19) Οι χρήστες του εναέριου χώρου εξέφρασαν τον προβληματισμό τους σχετικά με την ακύρωση ή την καθυστέρηση των επενδυτικών έργων για την παροχή της αναγκαίας χωρητικότητας. Το κόστος αυτών των έργων συχνά περιλήφθηκε εν μέρει ή εξολοκλήρου στο καθορισμένο κόστος των προηγούμενων περιόδων αναφοράς και, ως εκ τούτου, ενσωματώθηκε στα τέλη. Εφόσον πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας πραγματοποίησαν μέρος του πλεονάσματός τους από τη μη υλοποίηση ή την καθυστερημένη υλοποίηση των αναγκαίων επενδύσεων, το πλεόνασμα αυτό θα μπορούσε να χρησιμεύσει για τη χρηματοδότηση των αναγκαίων επενδύσεων την τρίτη περίοδο αναφοράς, εάν δεν έχει καταβληθεί ως μερίσματα στους μετόχους ή στον κρατικό προϋπολογισμό. Επιπλέον, κατά τον καθορισμό των επιτοκίων για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους περιορισμούς των κινδύνων για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας με βάση τους μηχανισμούς επιμερισμού της κυκλοφορίας και του κόστους διακινδύνευσης και τους εν γένει ευνοϊκούς όρους χρηματοδότησης.
- (20) Η αναμενόμενη βελτίωση της οικονομικής αποδοτικότητας την τρίτη περίοδο αναφοράς θα πρέπει να υπολογισθεί με αφετηρία τη βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης, η οποία προκύπτει με διαίρεση της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους διά την πρόγνωση της κυκλοφορίας εκφρασμένη σε μονάδες εξυπηρέτησης για το έτος 2019. Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους σε κλίμακα Ένωσης υπολογίζεται με χρήση του πραγματικού κόστους για τα έτη 2015, 2016 και 2017 μετά από ανάλυση γραμμικής παλινδρόμησης και αναπροσαρμόζεται, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι πλέον πρόσφατες διαθέσιμες εκτιμήσεις του κόστους, οι διακυμάνσεις της κυκλοφορίας και η σχέση τους με το κόστος.
- (21) Το καθορισμένο κόστος σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς αναμένεται ότι στη διάρκεια της τρίτης περιόδου αναφοράς θα αυξηθεί μόνον ελαφρά επάνω από το επίπεδο της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους. Αυτό δικαιολογείται για τη βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτησης, ιδίως με την αντιμετώπιση της έλλειψης χωρητικότητας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Για τη χρονική περίοδο που καλύπτει τόσο την τρίτη περίοδο αναφοράς όσο και τη δεύτερη, η ετήσια μεταβολή του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αναμένεται να ανέλθει σε -2,7 % ετησίως.
- (22) Επιπλέον των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, θα πρέπει να καθοριστούν όρια συνέγερσης πέραν των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων που περιέχουν τα σχέδια επιδόσεων. Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 προβλέπει τρία διαφορετικά είδη κατώτατων ορίων με βάση τις ακόλουθες παραμέτρους: τις αποκλίσεις της πραγματικής κυκλοφορίας από τις προβλέψεις κυκλοφορίας για ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος, εκφραζόμενες ως ποσοστό κινήσεων IFR, τις αποκλίσεις της πραγματικής κυκλοφορίας από τις προβλέψεις κυκλοφορίας για ένα δεδομένο ημερολογιακό έτος, εκφραζόμενες ως ποσοστό των μονάδων εξυπηρέτησης, και τη διακύμανση των τιμών αναφοράς λόγω των εποχικών επικαιροποιήσεων του σχεδίου λειτουργιών δικτύου (NOP). Οι διακυμάνσεις στους υποκείμενους παράγοντες των εν λόγω ορίων συνέγερσης ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τόσο από άποψη πραγματικών εσόδων, όσο και από άποψη προσδοκίων παροχής χωρητικότητας.
- (23) Για τον καθορισμό των ορίων συνέγερσης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το εύρος των προβλέψεων κυκλοφορίας, από άποψη μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και κινήσεων IFR, από χαμηλή σε υψηλή ανάπτυξη με βάση τη STATFOR του Eurocontrol. Η μακρά περίοδος προβλέψεων έως τα τέλη του 2024 συνεπάγεται κάποιο βαθμό αβεβαιότητας, ιδίως όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη, την πρόθεση του Ηνωμένου Βασιλείου να αποχωρήσει από την Ένωση, τους γεωπολιτικούς κινδύνους που ενδέχεται να οδηγήσουν σε κλείσιμο του εναέριου χώρου και τη μεταβλητότητα των ροών κυκλοφορίας, όπως συνέβη κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιόδου αναφοράς, καθώς και όσον αφορά την ανάπτυξη οικονομικών δεσμών με αναδυόμενες αγορές. Οι εν λόγω κίνδυνοι λαμβάνονται υπόψη στις προβλέψεις με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες έως τον Φεβρουάριο του 2019. Ωστόσο, οι οικονομικές προοπτικές παραμένου αβέβαιες και η σοβαρότητα του κινδύνου παρουσιάζει μεγάλες διακυμάνσεις.
- (24) Πέραν των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, θα πρέπει να συσταθούν ομάδες σύγκρισης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον, για να αξιολογηθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας. Στη σύσταση των ομάδων αυτών, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη η πολυπλοκότητα του εναέριου χώρου, τα επίπεδα και η μεταβλητότητα της κυκλοφορίας, το κόστος διαβίωσης, καθώς και το κόστος απασχόλησης των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας ανά μονάδα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

- (25) Οι τιμές των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και οι τιμές των ορίων συνέγερσης που καθορίστηκαν κατά την έκδοση της παρούσας εκτελεστικής απόφασης δεν αναμένεται να μεταβληθούν, ακόμη και αν το δικαίω της Ένωσης παύσει να ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο σε μεταγενέστερη ημερομηνία και δεν έχει τεθεί σε ισχύ συμφωνία αποχώρησης. Πράγματι, αυτό το ενδεχόμενο δεν θα επηρέαζε ουσιωδώς τον καθορισμό των εν λόγω τιμών. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας καθορίζονται με βάση παράγοντες που δεν εξαρτώνται από τον αριθμό των κρατών μελών. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος εξαρτώνται από τις τροχιές, δεν ενδιαφέρει όμως εάν οι εν λόγω τροχιές αφορούν τον εναέριο χώρο μόνο κρατών μελών ή και τρίτων χωρών. Για τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στα κύρια πεδία επιδόσεων της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας, σύμφωνα με υπολογισμούς οι επιπτώσεις της αποχώρησης του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση θα είναι αμελητέες και, συνεπώς, δεν θα απαιτηθούν αλλαγές στους εν λόγω στόχους σε κανένα από τα δύο σενάρια. Ωστόσο, η βασική τιμή για το καθορισμένο κόστος, η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας και οι ομάδες σύγκρισης θα πρέπει να εξαρτώνται από το αν ισχύει το δικαίω της Ένωσης ή μια συμφωνία αποχώρησης για το Ηνωμένο Βασίλειο την ημέρα έναρξης ισχύος της παρούσας εκτελεστικής απόφασης, ή εάν δεν ισχύει κανένα από αυτά τα δύο σενάρια.
- (26) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

##### Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

#### Άρθρο 2

##### 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, όπως αναφέρονται στο τμήμα 1 σημείο 1.1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τους οποίους πρέπει να επιτύχουν έως τα τέλη του 2024 οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι πιστοποιημένοι για την παροχή υπηρεσιών, 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 3

##### 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 κατά το τμήμα 1 σημείο 2.1 του παραρτήματος I 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: 2,53 % το 2020, 2,47 % το 2021, 2,40 % το 2022, 2,40 % το 2023 και 2,40 % το 2024.

#### Άρθρο 4

##### 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, κατά το τμήμα 1 σημείο 3.1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, είναι μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή αποδιδόμενη σε υπηρεσίες αεροναυτιλίας μέγιστης διάρκειας 0,9 λεπτού ανά πτήση το 2020, 0,9 λεπτού ανά πτήση το 2021, 0,7 λεπτού ανά πτήση το 2022, 0,5 λεπτού ανά πτήση το 2023 και 0,5 λεπτού ανά πτήση το 2024.

## Άρθρο 5

**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, κατά το τμήμα 1 σημείο 4.1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, είναι ετήσια μεταβολή της μέσης τιμής καθορισμένου κόστους μονάδας στην Ένωση για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή ύψους – 1,9 % για το 2020, – 1,9 % για το 2021, – 1,9 % για το 2022, – 1,9 % για το 2023 και – 1,9 % για το 2024. 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 καθορίζεται σε:
  - α) 6 245 065 000 EUR σε ευρώ του 2017, σε περίπτωση που το δικαίο της Ένωσης παύσει να ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο σε ημερομηνία προγενέστερη της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της παρούσας εκτελεστικής απόφασης και σε περίπτωση που δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία αυτή συμφωνία αποχώρησης που έχει συναφθεί με το Ηνωμένο Βασίλειο·
  - β) 7 047 092 000 EUR σε ευρώ του 2017 σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.
3. Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας καθορίζεται σε:
  - α) 49,29 EUR σε ευρώ του 2017, σε περίπτωση που το δικαίο της Ένωσης παύσει να ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο σε ημερομηνία προγενέστερη της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της παρούσας εκτελεστικής απόφασης και σε περίπτωση που δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία αυτή συμφωνία αποχώρησης που έχει συναφθεί με το Ηνωμένο Βασίλειο.
  - β) 50,65 EUR σε ευρώ του 2017 σε όλες τις άλλες περιπτώσεις.

## 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 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 % 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 της Επιτροπής<sup>(\*)</sup>, σε σύγκριση με τις τιμές αναφοράς στην τελευταία έκδοση του NOP που είναι διαθέσιμη κατά τη στιγμή της κατάρτισης του σχεδίου επιδόσεων, είναι τουλάχιστον ίση με:
  - α) 0,05 λεπτά καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή, εάν η τιμή αναφοράς στην τελευταία έκδοση του NOP που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων είναι μικρότερη από 0,2 λεπτά καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή· ή
  - β) 0,04 λεπτά καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή, αυξημένη κατά 5 % της τιμής αναφοράς στην τελευταία έκδοση του NOP που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων, εάν η τιμή αναφοράς είναι μεγαλύτερη από 0,2 λεπτά καθυστέρησης της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) κατά τη διαδρομή.

(\*) 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).

## 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) σε περίπτωση που το δίκαιο της Ένωσης παύσει να ισχύει για το Ηνωμένο Βασίλειο σε ημερομηνία προγενέστερη της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της παρούσας εκτελεστικής απόφασης και σε περίπτωση που δεν έχει τεθεί σε ισχύ μέχρι την ημερομηνία αυτή συμφωνία αποχώρησης που έχει συναφθεί με το Ηνωμένο Βασίλειο:
- i) Ομάδα Α: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Γερμανίας, της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας·
  - ii) Ομάδα Β: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Νορβηγίας, της Σουηδίας, της Δανίας, της Φινλανδίας και της Ιρλανδίας·
  - iii) 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·
  - iv) Ομάδα Δ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Κύπρου, της Μάλτας, της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας και της Ελλάδας·
  - v) Ομάδα Ε: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Αυστρίας, της Ελβετίας, του Βελγίου-Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών.
- β) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις:
- i) Ομάδα Α: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Γερμανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας·
  - ii) Ομάδα Β: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Νορβηγίας, της Σουηδίας, της Δανίας, της Φινλανδίας και της Ιρλανδίας·
  - iii) 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·
  - iv) Ομάδα Δ: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Κύπρου, της Μάλτας, της Εσθονίας, της Λετονίας, της Λιθουανίας και της Ελλάδας·
  - v) Ομάδα Ε: οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας της Αυστρίας, της Ελβετίας, του Βελγίου-Λουξεμβούργου και των Κάτω Χωρών.

## Άρθρο 8

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

Βρυξέλλες, 29 Μαΐου 2019.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
Jean-Claude JUNCKER