

## II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2019/317 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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

(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 6,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (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 <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον μηχανισμό επιδόσεων που αναφέρεται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 αναμένεται να βελτιωθούν οι επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό.
- (2) Το σύστημα χρέωσης τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 είναι κρίσιμης σημασίας για την επιτυχή εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να τον συμπληρώνει. Το σύστημα χρέωσης τελών θα πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στον καθορισμό, την επιβολή και την εφαρμογή των τελών στους χρήστες του εναερίου χώρου, καθώς και στην οικονομική απόδοση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και στην αποδοτικότητα των πτήσεων, τηρουμένου ταυτόχρονα βέλτιστου επιπέδου ασφάλειας. Το σύστημα χρέωσης τελών θα πρέπει να συμβαδίζει με το σύστημα τελών κατά τη διαδρομή του Eurocontrol και με το άρθρο 15 της σύμβασης του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»).
- (3) Για λόγους σαφήνειας και για να διαμορφωθεί κατάλληλο ρυθμιστικό πλαίσιο για την τρίτη περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων, είναι αναγκαίο να αναθεωρηθούν οι κανόνες εφαρμογής που διέπουν τον μηχανισμό επιδόσεων και το σύστημα χρέωσης που προβλέπονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής <sup>(3)</sup> και στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής <sup>(4)</sup>, και να ενοποιηθούν αυτές οι διατάξεις τους σε έναν ενιαίο εκτελεστικό κανονισμό.

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

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

<sup>(3)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου (ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 1).

<sup>(4)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών (ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 31).

- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, ο μηχανισμός επιδόσεων θα πρέπει να καλύπτει τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου που αναφέρονται στο άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*). Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται για τον διαχειριστή δικτύου που έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 της Επιτροπής (\*\*).
- (5) Ο μηχανισμός επιδόσεων και το σύστημα χρέωσης τελών θα πρέπει να ενισχύσουν τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας με βάση την προσέγγιση «από θύρα σε θύρα» που θα καλύπτει τόσο τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Θα πρέπει να επιφέρει μακροπρόθεσμες βελτιώσεις στις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως αυτές αποτυπώνονται στο Ευρωπαϊκό γενικό πρόγραμμα ΑΤΜ (\*), λαμβανομένων δεόντως υπόψη των πρωταρχικών στόχων για την ασφάλεια πτήσεων. Ο μηχανισμός επιδόσεων θα πρέπει να συμβάλει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από την αεροπορία και να καταστήσει δυνατή τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των ροών της εναέριας κυκλοφορίας στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.
- (6) Φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, μπορεί να παρέχει συμβουλές με ανεξάρτητο τρόπο στην Επιτροπή για όλα τα πεδία που επηρεάζουν τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου στην Ένωση.
- (7) Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να λαμβάνουν από όλα τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη, μεταξύ των οποίων είναι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό την επίβλεψη τους, τα σχετικά δεδομένα που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η ορθή εφαρμογή και εποπτεία του παρόντος κανονισμού σε τοπικό επίπεδο. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις και τις έρευνες που διενεργούν οι εθνικές εποπτικές αρχές με σκοπό την παρακολούθηση της εφαρμογής του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών.
- (8) Ο διαχειριστής δικτύου θα πρέπει να παρέχει τα σχετικά στοιχεία για τον καθορισμό στόχων σε επίπεδο Ένωσης, εθνικό και λειτουργικό τμήματος του εναέριου χώρου, και θα πρέπει να υποστηρίζει την επίτευξη των στόχων επιδόσεων με τα μέτρα και τις διαδικασίες που προβλέπονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου.
- (9) Κατά την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη θα πρέπει να συντονίζονται με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας ώστε να εξασφαλιστεί ορθή αντιμετώπιση των πτυχών ασφάλειας, σύμφωνα με τους στόχους και τις απαιτήσεις ασφάλειας που απορρέουν από τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*\*).
- (10) Η διάρκεια της περιόδου αναφοράς για τον μηχανισμό επιδόσεων θα πρέπει να εξασφαλίζει τη βεβαιότητα που απαιτείται για την εφαρμογή των πολυετών προγραμμάτων δαπανών κεφαλαίου, ώστε να επιτευχθεί η αναμενόμενη απόδοση των επενδύσεων υπό μορφή βελτίωσης των επιδόσεων και, ταυτόχρονα, να καταστεί δυνατή η ακρίβεια των προβλέψεων.
- (11) Θα πρέπει να καθοριστούν κύριοι δείκτες επιδόσεων για τα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής αποδοτικότητας. Οι εν λόγω κύριοι δείκτες επιδόσεων θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με σκοπό τον καθορισμό εφικτών, βιώσιμων, ρεαλιστικών και χρονικά δεσμευτικών στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, εθνικό ή λειτουργικό τμήματος του εναέριου χώρου. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων θα πρέπει να καλύπτουν τόσο τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή όσο και τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, καθώς και τις λειτουργίες δικτύου, ώστε να βελτιωθούν οι επιδόσεις του δικτύου συνολικά.
- (12) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης πρέπει να καθορισθούν από την Επιτροπή, λαμβανομένου υπόψη του επιπέδου επιδόσεων που επιτεύχθηκε την/τις προηγούμενη/-ες περίοδο/-ους αναφοράς και των σχετικών στοιχείων που παρέχουν ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο διαχειριστής δικτύου και οι εθνικές εποπτικές αρχές. Τα στοιχεία των εθνικών εποπτικών αρχών θα πρέπει να περιλαμβάνουν ιδίως το αρχικό κόστος και πληροφορίες σχετικά με τις προβλέψεις κυκλοφορίας για την αντίστοιχη περίοδο αναφοράς. Η Επιτροπή θα πρέπει να τεκμηριώνει τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης με περιγραφή των υποκείμενων παραδοχών και αιτιολόγησή τους. Η διατύπωση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να αποτελεί αντικείμενο διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(\*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (κανονισμός για τον εναέριο χώρο) (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

(\*\*) 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).

(\*) Όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 409/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για τον καθορισμό κοινών έργων, τη σύσταση διοικητικής αρχής και τον προσδιορισμό κινήτρων για την εφαρμογή του Γενικού Προγράμματος για τη Διαχείριση της Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ευρώπη (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 123 της 4.5.2013, σ. 1).

(\*\*) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου (ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1).

- (13) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν εάν τα οικεία σχέδια επιδόσεων πρέπει να αποφασισθούν σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών.
- (14) Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να είναι αρμόδιες για την κατάρτιση των σχεδίων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, καθώς και για τους δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων, με βάση τους κύριους δείκτες επιδόσεων που εφαρμόζονται σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου. Το εθνικό σχέδιο επιδόσεων ή το σχέδιο επιδόσεων λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου θα πρέπει να περιλαμβάνει πρωτοβουλίες προς υποστήριξη της διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ παρόχων αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, ανεξαρτήτως της γεωγραφικής τους εμβέλειας.
- (15) Τα σχέδια επιδόσεων θα πρέπει να παρέχουν πλήρη διαφάνεια όσον αφορά το καθορισμένο κόστος των νέων και των υφιστάμενων επενδύσεων για την αγορά, την ανάπτυξη ή τη χρηματοδοτική μίσθωση πάγιων στοιχείων του ενεργητικού. Οι μειζονες επενδύσεις θα πρέπει να είναι λεπτομερείς και αιτιολογημένες και να συνάδουν επίσης με την εγκατάσταση του SESAR και την αναμενόμενη βελτίωση των επιδόσεων.
- (16) Οι διαβουλεύσεις θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, ώστε να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις των ενδιαφερόμενων μερών κατά την κατάρτιση των σχεδίων επιδόσεων και των στόχων που περιέχουν.
- (17) Δεδομένων των ισχυρών δεσμών μεταξύ των διαφόρων κύριων πεδίων επιδόσεων, θα πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη κατά τον καθορισμό των στόχων η αλληλεξάρτηση των στόχων επιδόσεων που είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την ασφάλεια.
- (18) Οι στόχοι επιδόσεων θα πρέπει να αποτελέσουν το αντικείμενο κινήτρων με στόχο να ενθαρρυνθούν οι καλύτερες επιδόσεις, όπως και η εφαρμογή ενός μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας. Τα καθεστώτα παροχής κινήτρων θα πρέπει να είναι αποτελεσματικά και να καθορίζουν παραμέτρους χωρίς διακρίσεις και με διαφανή τρόπο για την επιβράβευση ή την επιβολή κυρώσεων για τις επιδόσεις που σημειώνονται ως προς τους στόχους επιδόσεων που εγκρίθηκαν. Το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας δεν θα πρέπει να υπόκειται σε κανένα κίνητρο λόγω της επιτακτικής φύσης του. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνήσουν ώστε η εφαρμογή των καθεστώτων παροχής κινήτρων να μην επηρεάζει δυσμενώς τις προγραμματιζόμενες και τις τρέχουσες επενδύσεις που αποσκοπούν στην επίτευξη επαρκούς χωρητικότητας και απόδοσης των πτήσεων για τους χρήστες.
- (19) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εγκρίνουν προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων και να τα υποβάλλουν στην Επιτροπή για να τα αξιολογεί και να τα επανεξετάζει. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα πρέπει να εξακριβώνει πρώτα εάν τα σχέδια επιδόσεων είναι πλήρη. Εάν τα σχέδια είναι πλήρη, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί κατά πόσον οι στόχοι που προτείνονται στα σχέδια επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Εάν αποδειχθεί ότι δεν υπάρχει η απαιτούμενη συνοχή, η Επιτροπή θα πρέπει να ζητεί από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν τα οικεία σχέδια και στόχους επιδόσεων ή να λάβουν διορθωτικά μέτρα.
- (20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εγκρίνουν και να δημοσιεύουν τις οριστικές εκδόσεις των οικείων σχεδίων επιδόσεων μόνον αφού η Επιτροπή διαπιστώσει ότι οι εθνικοί στόχοι επιδόσεων ή οι στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου («στόχοι επιδόσεων FAB») που περιέχουν τα εν λόγω σχέδια συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (21) Οι στόχοι που καθορίζονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων θα πρέπει να εφαρμόζονται κατά τις διαδικασίες αξιολόγησης από την αρχή της περιόδου αναφοράς και, κατά περίπτωση, κατά την αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου. Μετά την έγκριση των τελικών σχεδίων επιδόσεων, οι στόχοι επιδόσεων για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας θα πρέπει να ισχύουν αναδρομικά με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας, ώστε να εξασφαλιστεί ότι οι χρήστες του εναέριου χώρου ωφελούνται από τη βελτίωση των επιδόσεων από την αρχή της περιόδου αναφοράς.
- (22) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ζητούν από την Επιτροπή την άδεια εάν επιθυμούν να αναθεωρήσουν έναν ή περισσότερους στόχους επιδόσεων κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς. Το αίτημα αυτό μπορεί να υποβάλλεται εφόσον σημειωθούν όρια συνέργειας, ή εάν το κράτος μέλος αποδειξει ότι τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και το σκεπτικό, μεταξύ άλλων σχετικά με τις επενδύσεις, βάσει των οποίων καθορίζονται οι στόχοι επιδόσεων δεν είναι πλέον ακριβή σε σημαντικό και διαρκή βαθμό λόγω περιστάσεων απρόβλεπτων κατά την έγκριση του σχεδίου επιδόσεων. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτεί το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να προβεί στη σκοπούμενη αναθεώρηση μόνον εάν είναι αναγκαία και ανάλογη με βάση τις προαναφερόμενες περιστάσεις και εφόσον με τους αναθεωρούμενους στόχους επιδόσεων εξασφαλίζεται η διατήρηση της συνοχής με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (23) Η εισαγωγή νέων τεχνολογιών και επιχειρηματικών μοντέλων με σκοπό την προώθηση ολοκληρωμένης εξυπηρέτησης αναμένεται ότι θα οδηγήσει με την πάροδο του χρόνου σε σημαντική μείωση του κόστους προς όφελος των χρηστών αλλά και σε αρχικό κόστος αναδιάρθρωσης. Εάν ένα κράτος μέλος αποδειξει ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης επιφέρουν καθαρό όφελος για τους χρήστες, θα πρέπει να είναι επίσης σε θέση να ζητήσει την αναθεώρηση των τοπικών στόχων οικονομικής αποδοτικότητας ώστε να ανακτήσει το σχετικό κόστος αναδιάρθρωσης με αναθεώρηση του καθορισμένου κόστους που περιέχουν τα οικεία σχέδια επιδόσεων, εφόσον την εγκρίνει η Επιτροπή.

- (24) Η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάζει τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης κατά την περίοδο αναφοράς για να διαπιστωθεί εάν εξακολουθούν να είναι κατάλληλοι. Η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει την αναθεώρηση στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης εφόσον αποδειχθεί κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς ότι οι στόχοι αυτοί δεν είναι πλέον κατάλληλοι λόγω μεταβολής των συνθηκών, και ότι η αναθεώρηση των στόχων είναι αναγκαία και αναλογική. Η αναθεώρηση των στόχων σε κλίμακα Ένωσης κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς θα πρέπει να σηματοδοτεί την έναρξη νέας περιόδου αναφοράς, καθώς και την κατάρτιση συναφών σχεδίων και στόχων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου.
- (25) Οι λειτουργίες δικτύου θα πρέπει επίσης να υπόκεινται σε στόχους επιδόσεων και να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Προς τον σκοπό αυτό, ο διαχειριστής δικτύου θα πρέπει να καταρτίζει το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου, το οποίο πρέπει να ελέγχει και να εγκρίνει η Επιτροπή.
- (26) Η αποτελεσματική επιχειρησιακή συνεργασία και η συνεργατική λήψη αποφάσεων μεταξύ των κύριων ενδιαφερόμενων μερών, όπως οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τα λειτουργικά τμήματα του εναέριου χώρου, οι αερολιμένες, οι πολιτικοί και στρατιωτικοί χρήστες του εναέριου χώρου και ο διαχειριστής δικτύου είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων των λειτουργιών δικτύου.
- (27) Το καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να χρηματοδοτείται από τα τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου. Τα εν λόγω τέλη θα πρέπει να εισπράττονται στις ζώνες χρέωσης που έχουν καθορισθεί για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η γεωγραφική εμβέλεια των εν λόγω ζωνών χρέωσης είναι σαφώς καθορισμένη και ότι οι ζώνες χρέωσης συνάδουν με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ενδέχεται να χρειασθεί να τροποποιηθεί μια ζώνη χρέωσης τερματικών τελών κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς λόγω αλλαγών στη λειτουργία αερολιμένων.
- (28) Η βάση κόστους για τα τέλη, η οποία περιλαμβάνει το κόστος των επιλέξιμων υπηρεσιών και διευκολύνσεων αεροναυτιλίας, θα πρέπει να καθορίζεται για κάθε ζώνη χρέωσης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επίσης να έχουν τη δυνατότητα να περιλαμβάνουν σε αυτές τις βάσεις κόστους το καθορισμένο κόστος που προκύπτει για τις εθνικές εποπτικές αρχές, καθώς και άλλες κρατικές δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (29) Το καθορισμένο κόστος των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών θα πρέπει να καθορίζεται πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς και να εντάσσεται στα σχέδια επιδόσεων. Το εν λόγω καθορισμένο κόστος προδιαγράφεται για κάθε ημερολογιακό έτος της αντίστοιχης περιόδου αναφοράς. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να ελέγχουν εάν το καθορισμένο κόστος που αποφασίσθηκε περιλαμβάνει μόνο στοιχεία δαπανών που είναι επιλέξιμα βάσει του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών.
- (30) Το καθορισμένο κόστος που περιλαμβάνεται σε βάση κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή ή των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να περιλαμβάνει τις δαπάνες προσωπικού, τις δαπάνες λειτουργίας που δεν σχετίζονται με τις δαπάνες προσωπικού, τις δαπάνες απόσβεσης, το κόστος κεφαλαίου και τις έκτακτες δαπάνες. Το πραγματικό κόστος που προκύπτει θα πρέπει να ανακοινώνεται ετησίως σύμφωνα με την ίδια κατηγοριοποίηση, ώστε να διασφαλίζεται συνοχή και διαφάνεια.
- (31) Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει, πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, να καθορίζουν τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια για την κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει να διασφαλίζουν διαφανή καθορισμό του κόστους και να εγγυώνται την απουσία διεισδοτήσεων μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας.
- (32) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υπολογίζουν σε ετήσια βάση τις τιμές μονάδας για τις οικείες ζώνες χρέωσης κατά τη διαδρομή και ζώνες χρέωσης τερματικών τελών. Κατά τον υπολογισμό της τιμής μονάδας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι δεν χρεώνονται στους χρήστες του εναέριου χώρου οι υπηρεσίες ή οι εγκαταστάσεις που χρηματοδοτούνται με δημόσιους πόρους, όπου συμπεριλαμβάνονται τα προγράμματα βοήθειας της Ένωσης, όπως το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και το Ταμείο Συνοχής. Κατά τον υπολογισμό των τιμών μονάδας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προσαρμόζουν το καθορισμένο κόστος σε περίπτωση πληθωρισμού.
- (33) Στον μηχανισμό επιδόσεων και στο σύστημα χρέωσης τελών θα πρέπει να προβλεφθεί ένας μηχανισμός καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας για την παροχή κινήτρων στην παροχή υπηρεσιών. Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να προσαρμόζουν τις τιμές των παραμέτρων καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας, όπως ορίζει ο παρών κανονισμός, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές συνθήκες και να δίδονται αποτελεσματικότερα κίνητρα στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η εν λόγω προσαρμογή θα πρέπει να επέρχεται μετά από διαβούλευση με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τους χρήστες του εναέριου χώρου. Ωστόσο, οι προσαρμογές αυτές δεν θα πρέπει να μειώνουν τον κίνδυνο στον οποίο εκτίθενται οι εκάστοτε πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών σε σύγκριση με τον εξ ορισμού μηχανισμό που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό.
- (34) Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να επιβαρύνονται με το κόστος κινδύνου που αφορά τις διαφορές μεταξύ των καθορισμένων και των πραγματικών δαπανών, με εξαίρεση περιορισμένο αριθμό στοιχείων των δαπανών που υπόκεινται σε ειδικές απαιτήσεις.

- (35) Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας να δημιουργούν οικονομικά πλεονάσματα εξαιτίας ματαιώσης ή αναβολής νέων και υφιστάμενων επενδύσεων κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θα πρέπει να είναι σε θέση να προσαρμόζουν ετησίως τις προγραμματισμένες μείζονες επενδύσεις κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, εφόσον τις αιτιολογήσουν αναλυτικά και με την προϋπόθεση ότι η εθνική εποπτική αρχή έχει εγκρίνει τις αιτούμενες αλλαγές. Εφόσον το πραγματικό κόστος των νέων και των υφιστάμενων επενδύσεων υπερβαίνει το αντίστοιχο καθορισμένο κόστος κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να είναι αρμόδιες να ελέγχουν την αναλυτική αιτιολόγηση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να εγκρίνουν τυχόν μεταγενέστερη ανάκτηση των πρόσθετων δαπανών από τους χρήστες του εναέριου χώρου. Κάθε ουσιαστική διαφορά στο εν λόγω κόστος δεν θα πρέπει να επιβαρύνει τους χρήστες, εκτός εάν η εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι το πρόσθετο κόστος οφείλεται αποκλειστικά σε νέες και σε υφιστάμενες επενδύσεις που απαιτούνται, ώστε οι επιχειρησιακές αλλαγές να συνάδουν με την εφαρμογή του γενικού προγράμματος ATM, και ιδίως με τα κοινά έργα SESAR.
- (36) Απρόβλεπτες αλλαγές στις εφαρμοστέες νομικές διατάξεις ή στους χρηματοοικονομικούς όρους ενδέχεται να οδηγήσουν, κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, σε σημαντικές αποκλίσεις των πραγματικών δαπανών συνταξιοδότησης από το καθορισμένο κόστος των συντάξεων που καθορίζεται στα σχέδια επιδόσεων. Οι εν λόγω διαφορές κόστους, οι οποίες υπόκεινται στον έλεγχο της εθνικής εποπτικής αρχής, θα πρέπει να μεταφέρονται στους χρήστες του εναέριου χώρου με αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας.
- (37) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίζουν κάθε έτος μια τιμή μονάδας για κάθε ζώνη χρέωσης. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να καθορίζουν συλλογικά τις δικές τους τιμές μονάδας, ιδίως όταν οι ζώνες χρέωσης εκτείνονται πέραν του εναέριου χώρου ενός κράτους μέλους ή όταν είναι συμβαλλόμενα μέρη σε κοινό σύστημα χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή. Η Επιτροπή θα πρέπει να επαληθεύει ότι οι τιμές μονάδας που υποβάλλουν τα κράτη μέλη είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας.
- (38) Το σύστημα χρέωσης θα πρέπει να εξασφαλίζει πλήρη και διαφανή πληροφόρηση για τις βάσεις κόστους των τελών, το πραγματικό κόστος και τις τιμές μονάδας. Πριν από την έναρξη περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμβουλευόνται τους παρόχους αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων σχετικά με το προγραμματιζόμενο καθορισμένο κόστος, τις προγραμματιζόμενες επενδύσεις, τις προβλέψεις των μονάδων εξυπηρέτησης και την πολιτική χρέωσης για την αντίστοιχη περίοδο αναφοράς. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι τα εν λόγω ενδιαφερόμενα μέρη γνωμοδοτούν κάθε χρόνο σχετικά με τις προβλεπόμενες τιμές μονάδας και το πραγματικό κόστος που προκύπτει από την παροχή αεροναυτιλιακών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν για την πλήρη και επαρκή πληροφόρηση όλων των φορέων που γνωμοδοτούν κατά τις διαβουλεύσεις.
- (39) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζουν τη διαφοροποίηση των τελών αεροναυτιλίας, ώστε να παρέχουν κίνητρα για τον εξοπλισμό των αεροσκαφών με συστήματα που προβλέπονται στα κοινά έργα SESAR. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να διαφοροποιούν περαιτέρω τα τέλη, λαμβάνοντας υπόψη τον βαθμό συμμόρφωσης του δικτύου σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή σε μια συγκεκριμένη διαδρομή σε συγκεκριμένο χρόνο, με σκοπό την αύξηση της απόδοσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και την προώθηση της βέλτιστης χρήσης τους.
- (40) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευχέρεια να εισπράττουν συλλογικά τα τέλη κατά τη διαδρομή με ένα και μόνον τέλος ανά πτήση βάσει κοινού συστήματος χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή, ώστε να βελτιωθεί η αποδοτικότητα του συστήματος χρέωσης και να μετριασθεί ο διοικητικός και ο λογιστικός φόρτος.
- (41) Μέτρα επιβολής θα πρέπει να προβλέπονται κατά τρόπο που να εξασφαλίζεται η ταχεία και πλήρης καταβολή των τελών αεροναυτιλίας από τους χρήστες του εναέριου χώρου.
- (42) Τα τέλη αεροναυτιλίας για κάθε συγκεκριμένη πτήση θα πρέπει να υπολογίζονται, για κάθε ζώνη χρέωσης, ως προϊόν της εφαρμοστέας τιμής μονάδας και του αριθμού των μονάδων εξυπηρέτησης. Το ύψος των επιβαλλόμενων τελών, ιδίως για τα ελαφρά αεροσκάφη, δεν θα πρέπει να αποθαρρύνει τη χρήση των διευκολύνσεων και των υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την ασφάλεια ή την εισαγωγή νέων τεχνικών και διαδικασιών. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος των υπηρεσιών που παρέχουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε πτήσεις που απαλλάσσονται από τα τέλη αεροναυτιλίας.
- (43) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα, εφόσον δεν υπάρχουν ιστορικά στοιχεία για επιχειρησιακά θέματα, να εφαρμόζουν απλουστευμένο σύστημα χρέωσης, ώστε να δίδονται κίνητρα στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να μειώνεται ο διοικητικός φόρτος των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των εθνικών εποπτικών αρχών.
- (44) Εφόσον οι τερματικές αεροναυτιλιακές υπηρεσίες ή οι υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες για την αεροναυτιλία και οι υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών («CNS, MET και AIS») ή οι υπηρεσίες δεδομένων ATM, παρέχονται υπό συνθήκες της αγοράς, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εξαιρούν τις υπηρεσίες αυτές από ορισμένες διατάξεις που αφορούν το σύστημα χρέωσης και από τον στόχο οικονομικής αποδοτικότητας που έχει καθορισθεί. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιβάλουν τους εν λόγω όρους της αγοράς κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς.

- (45) Η παροχή επαρκών δεδομένων και πληροφοριών από τις εθνικές εποπτικές αρχές, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, τους συντονιστές αερολιμένων, τους χρήστες του εναερίου χώρου και τον διαχειριστή δικτύου, είναι ουσιώδης για τον καθορισμό και την παρακολούθηση των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης και σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου.
- (46) Οι εθνικές εποπτικές αρχές θα πρέπει να παρακολουθούν τακτικά την πρόοδο που σημειώνεται στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων που περιέχουν τα σχέδια επιδόσεων. Εφόσον δεν επιτευχθούν οι στόχοι, το κράτος μέλος ή η οικεία εθνική εποπτική αρχή θα πρέπει να εφαρμόσει τα κατάλληλα μέτρα που έχουν καθορίσει ώστε να αντιμετωπιστεί η κατάσταση.
- (47) Η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου και να αξιολογεί τακτικά την επίτευξη των στόχων επιδόσεων. Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλλει ετησίως τα αποτελέσματα της παρακολούθησης στην Επιτροπή Ενιαίου Ουρανού.
- (48) Με την επιφύλαξη των απαιτήσεων εμπιστευτικότητας που αφορούν τους όρους της αγοράς, οι βασικές πληροφορίες και οι τελικές εκθέσεις που απαιτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να δημοσιοποιούνται ώστε να διασφαλίζεται επαρκής διαφάνεια και να καθίσταται δυνατή η δέουσα διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (49) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 391/2013 θα πρέπει να καταργηθούν από την 1η Ιανουαρίου 2020, αλλά θα πρέπει να συνεχίσουν να εφαρμόζονται μετά την εν λόγω ημερομηνία όσον αφορά τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.
- (50) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται από την τρίτη περίοδο αναφοράς και για τις επόμενες περιόδους αναφοράς. Για να καταστεί δυνατή η έγκριση των στόχων σε κλίμακα Ένωσης και η κατάρτιση και η έγκριση των σχεδίων επιδόσεων πριν από την έναρξη της τρίτης περιόδου αναφοράς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται με άμεση ισχύ από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του.
- (51) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

#### ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός καθορίζει τα μέτρα για τη λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου.

2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου της γενικής εναέριας κυκλοφορίας εντός της ευρωπαϊκής περιοχής («EUR») του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας («ΔΟΠΑ»), στην οποία αρμόδια για την παροχή αεροναυτιλικών υπηρεσιών είναι τα κράτη μέλη.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά το άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·

β) στον φορέα που έχει ορίσει η Επιτροπή για να ασκεί τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου («διαχειριστής δικτύου») σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 και έχει οριστεί σύμφωνα με το άρθρο 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης, όσον αφορά τον καθορισμό των στόχων και την παρακολούθηση των επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας, στις αρχές ή τις οντότητες που επιβαρύνονται με επιλέξιμο για ανάκτηση κόστος μέσω των τελών των χρηστών, όπως ορίζει το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και το άρθρο 22 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο του παρόντος κανονισμού.

3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται σε αερολιμένες ευρισκόμενους στα εδάφη των κρατών μελών με 80 000 ή και άνω κινήσεις αεροπορικών μεταφορών εκτελούμενων με κανόνες πτήσης με όργανα («IFR») ετησίως.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εφαρμόζουν επίσης τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται σε άλλους αερολιμένες ευρισκόμενους εντός των οικείων εδαφών, πλην εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 3.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εφαρμόζουν επίσης τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού για:
- α) τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες δικτύου που παρέχονται σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους σε άλλες περιοχές του ΔΟΠΑ εκτός της περιοχής EUR, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των κρατών μελών με βάση τη σύμβαση του Σικάγου του 1944 για τη διεθνή πολιτική αεροπορία («σύμβαση του Σικάγου»)
  - β) τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν λάβει άδεια να παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας χωρίς πιστοποιητικό κατά το άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.
6. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με κάθε απόφαση που λαμβάνουν σύμφωνα με την παράγραφο 4 ή 5.
- Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η διάρκεια ισχύος των αποφάσεων αυτών να αντιστοιχεί στη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Τα κράτη μέλη δεν τροποποιούν ούτε αναστέλλουν τις αποφάσεις αυτές κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς.
7. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στην τρίτη περίοδο αναφοράς κατά το άρθρο 7 και στις επόμενες περιόδους αναφοράς.

## Άρθρο 2

### Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (1) «πραγματικό κόστος»: το κόστος που όντως προέκυψε σε ημερολογιακό έτος για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας που αποτελούν το αντικείμενο πιστοποιημένων λογαριασμών ή, ελλείψει αυτών των πιστοποιημένων λογαριασμών, υπόκεινται σε τελικό οικονομικό έλεγχο·
- (2) «μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας» ή «μονάδα ATS»: πολιτική ή στρατιωτική μονάδα που είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε δεδομένο εναέριο χώρο·
- (3) «συντονιστής αερολιμένα»: το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει ορίσει κράτος μέλος για να εκτελεί τα καθήκοντα συντονισμού σε συντονισμένους αερολιμένες, κατά το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου (\*)·
- (4) «φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα»: κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που εκμεταλλεύεται ένα ή περισσότερα αεροδρόμια·
- (5) «χρήστης εναερίου χώρου»: φορέας εκμετάλλευσης αεροσκάφους κατά τον χρόνο εκτέλεσης της πτήσης, ή, εάν δεν είναι γνωστή η ταυτότητα του φορέα εκμετάλλευσης, ο ιδιοκτήτης του αεροσκάφους, εκτός εάν αποδειχθεί ότι κατά τον χρόνο εκείνο φορέας εκμετάλλευσης ήταν άλλο πρόσωπο·
- (6) «εκπρόσωπος χρηστών εναερίου χώρου»: κάθε νομικό πρόσωπο ή οντότητα που εκπροσωπεί τα συμφέροντα μίας ή περισσότερων κατηγοριών χρηστών του εναερίου χώρου·
- (7) «κέντρο ελέγχου περιοχής»: μονάδα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις στην περιοχή υπό την αρμοδιότητά της·
- (8) «ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή»: ο όγκος εναερίου χώρου που εκτείνεται από το έδαφος έως και τον ανώτερο εναέριο χώρο, στον οποίο παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή με βάση τον καθορισμό ενιαίας βάσης κόστους και ενιαίας τιμής μονάδας·
- (9) «εξαιρετικό συμβάν»: περιστάσεις υπό τις οποίες η χωρητικότητα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) είναι τόσο μειωμένη, ώστε το επίπεδο των καθυστερήσεων διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) να είναι ασυνήθως υψηλό εξαιτίας είτε προγραμματισμένου περιορισμού μέσω λειτουργικής ή τεχνικής αλλαγής, είτε μειζόνων δυσχερών καιρικών συνθηκών, κλεισίματος μεγάλου μέρους του εναερίου χώρου για φυσικούς ή πολιτικούς λόγους, ή κλαδικών δράσεων, και της ενεργοποίησης της Ευρωπαϊκής Μονάδας Συντονισμού Αεροπορικών Κρίσεων («EACCC») από τον διαχειριστή δικτύου·
- (10) «κινήσεις αεροπορικής μεταφοράς με πτήσεις με όργανα (IFR) ετησίως»: το σύνολο των απογειώσεων και των προσγειώσεων που εκτελούνται με κανόνες πτήσης με όργανα (IFR), το οποίο υπολογίζεται ως ο ετήσιος μέσος όρος των τριών ημερολογιακών ετών που προηγούνται του έτους κατά το οποίο υποβλήθηκε το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 12·
- (11) «προβλεπόμενος δείκτης πληθωρισμού»: ο ετήσιος δείκτης πληθωρισμού με βάση το τρίτο έτος πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς, ο οποίος υπολογίζεται με τη χρήση της τελευταίας διαθέσιμης ποσοστιαίας μεταβολής των προβλέψεων πληθωρισμού του μέσου δείκτη τιμών καταναλωτή που έχει δημοσιεύσει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για το οικείο κράτος μέλος κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων. Σε περίπτωση που είναι αρνητική η ποσοστιαία μεταβολή που δημοσίευσε το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για συγκεκριμένο έτος, χρησιμοποιείται μηδενική τιμή·

(\*) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου, της 18ης Ιανουαρίου 1993, σχετικά με τους κοινούς κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης (slots) στους κοινοτικούς αερολιμένες (ΕΕ L 14 της 22.1.1993, σ. 1).

- (12) «πραγματικός δείκτης πληθωρισμού»: ο ετήσιος πραγματικός δείκτης πληθωρισμού με βάση το τρίτο έτος πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς, ο οποίος υπολογίζεται με βάση το πραγματικό ποσοστό πληθωρισμού που έχει δημοσιεύσει η Επιτροπή στον εναρμονισμένο δείκτη τιμών καταναλωτή της Eurostat για το οικείο κράτος τον Απρίλιο του έτους  $n+1$ . Σε περίπτωση που είναι αρνητική η ποσοστιαία μεταβολή που δημοσίευσε η Επιτροπή για συγκεκριμένο έτος, χρησιμοποιείται μηδενική τιμή·
- (13) «μείζων επένδυση»: η αγορά, ανάπτυξη, αντικατάσταση, αναβάθμιση ή χρηματοδοτική μίσθωση πάγιων στοιχείων του ενεργητικού που αντιπροσωπεύει συνολική αξία για όλη τη διάρκεια ζωής των στοιχείων ενεργητικού άνω των 5 εκατ. EUR σε πραγματικούς όρους·
- (14) «εθνική αρχή»: ρυθμιστική ή εποπτική αρχή που έχει συσταθεί από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου·
- (15) «νέα και υφιστάμενη επένδυση»: η αγορά, ανάπτυξη, αντικατάσταση, αναβάθμιση ή χρηματοδοτική μίσθωση πάγιων στοιχείων ενεργητικού, εφόσον οι δαπάνες απόσβεσης, το κόστος κεφαλαίου, ή στην περίπτωση της μίσθωσης, το κόστος λειτουργίας, για την επένδυση αυτή προέκυψαν κατά την περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από το σχέδιο επιδόσεων·
- (16) «περίοδος αναφοράς»: η περίοδος ισχύος και εφαρμογής των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, όπως καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και στο άρθρο 7 του παρόντος κανονισμού·
- (17) «τιμή αναφοράς»: η τιμή της καθυστέρησης κατά τη διαδρομή που υπολόγισε ο διαχειριστής δικτύου στη ροή της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM) για κάθε κράτος μέλος και για κάθε λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου για να εξασφαλιστεί η τήρηση του στόχου σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά την καθυστέρηση κατά τη διαδρομή στη ροή της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM)·
- (18) «κόστος αναδιάρθρωσης»: σημαντικές εφάπαξ δαπάνες που αναλαμβάνουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδικασία αναδιάρθρωσης για την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, διαδικασιών ή επιχειρηματικών μοντέλων με σκοπό να προωθηθεί η ενοποιημένη παροχή υπηρεσιών, η αποζημίωση υπαλλήλων, η παύση λειτουργίας κέντρων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, η μετατόπιση δραστηριοτήτων σε νέες τοποθεσίες, η απόσβεση περιουσιακών στοιχείων ή η αγορά στρατηγικών συμμετοχών σε άλλους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- (19) «παρείσφρηση σε διάδρομο»: κάθε περιστατικό σε αεροδρόμιο κατά το οποίο σημειώνεται εσφαλμένη παρουσία αεροσκάφους, οχήματος ή προσώπου στην προστατευόμενη περιοχή επιφανείας που έχει οριστεί για την προσγείωση και την απογείωση αεροσκαφών·
- (20) «παραβίαση ελαχίστων διαχωρισμού»: κατάσταση κατά την οποία δεν τηρήθηκαν τα καθορισμένα ελάχιστα διαχωρισμού μεταξύ αεροσκαφών·
- (21) «ζώνη χρέωσης τερματικών τελών»: αερολιμένας ή ομάδα αερολιμένων ευρισκόμενων στο έδαφος κράτους μέλους, όπου παρέχονται τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και έχουν καθοριστεί ενιαία βάση κόστους και ενιαία τιμή μονάδας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

### ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

#### Άρθρο 3

#### **Συνδρομή από μέρους του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων**

Εφόσον είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των καθηκόντων της Επιτροπής που σχετίζονται με τη λεπτομερή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει τη συνδρομή του φορέα επανεξέτασης επιδόσεων ως προς τα ακόλουθα:

- α) τη συλλογή, την εξέταση, την επικύρωση και τη διάδοση δεδομένων σχετικών με τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου·
- β) τη συλλογή ή την προσαρμογή κύριων πεδίων επιδόσεων·
- γ) τον καθορισμό των βασικών δεικτών επιδόσεων και των δεικτών παρακολούθησης·
- δ) τον καθορισμό του εύρους των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, και τον καθορισμό και την αναθεώρηση στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης·
- ε) τον καθορισμό των βασικών τιμών, των ορίων συνέγερσης, και των ομάδων σύγκρισης κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4·
- στ) την αξιολόγηση της συνοχής των στόχων των προσχεδίων εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων που καθορίζονται σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου («στόχοι επιδόσεων FAB») με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης κατά τα άρθρα 14 και 15, καθώς και την επανεξέταση των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 και το άρθρο 15 παράγραφος 1·
- ζ) την επαλήθευση της πληρότητας των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων κατά το άρθρο 13·



- η) την επαλήθευση, κατά το άρθρο 19, του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων του δικτύου κατά το άρθρο 10 παράγραφος 5 του παρόντος κανονισμού·
- θ) την αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων και των διορθωτικών μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη κατά το άρθρο 15 παράγραφος 5·
- ι) την παρακολούθηση των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και των επενδυτικών δαπανών και των δαπανών κεφαλαίου, σε επίπεδο Ένωσης, εθνικό και λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου·
- ια) την παρακολούθηση των επιδόσεων των λειτουργιών δικτύου κατά το άρθρο 37 παράγραφος 2·
- ιβ) την αξιολόγηση, κατά το άρθρο 37 παράγραφος 3, των πληροφοριών που διαβιβάζουν οι εθνικές εποπτικές αρχές όσον αφορά τα σχέδια επιδόσεων, με σκοπό την παρακολούθηση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου ATM·
- ιγ) την αξιολόγηση της επίτευξης των στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
- ιδ) τη διατήρηση και την υποστήριξη του συντονισμού του χρονοδιαγράμματος διαβούλευσης με τους ενδιαφερόμενους όσον αφορά τα σχέδια επιδόσεων και τις απαιτήσεις διαβούλευσης κατά το άρθρο 24 παράγραφοι 2 και 3 και το άρθρο 30.

#### Άρθρο 4

### Πληροφόρηση και διευκόλυνση της παρακολούθησης από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας

1. Εφόσον είναι αναγκαίο για την εκτέλεση των καθηκόντων των εθνικών εποπτικών αρχών που σχετίζονται με τη λεπτομερή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων, οι πάροχοι αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, εφόσον τους ζητηθεί και χωρίς καθυστέρηση, παρέχουν στις εν λόγω αρχές τα ακόλουθα:
    - α) πληροφορίες σχετικά με τις τοπικές συνθήκες όσον αφορά τον καθορισμό των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου·
    - β) δεδομένα για τον καθορισμό της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου για τα τέλη αεροναυτιλίας·
    - γ) πληροφορίες σχετικά με τις προγραμματιζόμενες επενδύσεις κατά την πενταετία μετά την ημερομηνία του αιτήματος, με τα χαρακτηριστικά των προγραμματιζόμενων δαπανών για νέες και υφιστάμενες επενδύσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς και μετά από αυτήν και τον τρόπο με τον οποίο μείζονες επενδύσεις συμβάλλουν στις επιδόσεις σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων·
    - δ) το επιχειρηματικό τους σχέδιο κατά την ATM/ANS.OR.D.005 του παραρτήματος III του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής<sup>(10)</sup>·
    - ε) πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του άρθρου 28 παράγραφος 3·
  - στ) δεδομένα σχετικά με τις βάσεις κόστους και πληροφορίες για την κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και δεδομένα σχετικά με τα έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες και τα δεδομένα σχετικά με τους δημόσιους πόρους που λήφθηκαν.
2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας διευκολύνουν τις δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για την παρακολούθηση κατά το άρθρο 37 παράγραφος 1 που διεξάγεται από την αρμόδια εθνική εποπτική αρχή ή για λογαριασμό της σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του κράτους μέλους της αρμόδιας αρχής, ιδίως παρέχοντας τα σχετικά έγγραφα, δεδομένα, πληροφορίες και προφορικές εξηγήσεις εφόσον ζητηθούν και, εφόσον το εθνικό δίκαιο του εν λόγω κράτους μέλους το επιτρέπει και σύμφωνα με το εν λόγω εθνικό δίκαιο, παρέχοντας πρόσβαση στις σχετικές εγκαταστάσεις, χώρους ή οχήματα.

#### Άρθρο 5

### Συνδρομή από μέρος του διαχειριστή δικτύου

Ο διαχειριστής δικτύου εκτελεί τα ακόλουθα καθήκοντα που συνδέονται με τη λεπτομερή λειτουργία του μηχανισμού επιδόσεων:

- α) υποστηρίζει την Επιτροπή, παρέχοντας τα σχετικά στοιχεία για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς και για την παρακολούθηση της επίτευξης των στόχων αυτών κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, μεταξύ άλλων εφιστώντας την προσοχή της Επιτροπής, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, σε περιπτώσεις στις οποίες δεν τηρούνται οι στόχοι επιδόσεων ή υπάρχει κίνδυνος να μην τηρηθούν ή στις οποίες παρατηρείται σημαντική και παρατεταμένη πτώση των επιχειρησιακών επιδόσεων·

<sup>(10)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής, της 1ης Μαρτίου 2017, σχετικά με τον καθορισμό κοινών απαιτήσεων για τους παρόχους υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας/αεροναυτιλίας και άλλων λειτουργιών του δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και της εποπτείας τους, με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 482/2008, των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1034/2011, (ΕΕ) αριθ. 1035/2011 και (ΕΕ) 2016/1377, και με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 (ΕΕ L 62 της 8.3.2017, σ. 1).

- β) κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, υποστηρίζει τις εθνικές εποπτικές αρχές, παρέχοντας σχετικά στοιχεία για την κατάρτιση των σχεδίων επιδόσεων και ενημερώνοντας την ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, για τυχόν περιστάσεις στις οποίες δεν τηρούνται οι εθνικοί στόχοι επιδόσεων ή οι στόχοι επιδόσεων FAB ή υπάρχει κίνδυνος να μην τηρηθούν ή στις οποίες παρατηρείται σημαντική και παρατεταμένη πτώση των επιχειρησιακών επιδόσεων·
- γ) υποστηρίζει τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας στην επίτευξη των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB, ιδίως με την κατάρτιση και την υλοποίηση του σχεδίου λειτουργιών δικτύου κατά το άρθρο 9 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123.

#### Άρθρο 6

### Συντονισμός με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας

Σύμφωνα με το άρθρο 13α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και σύμφωνα με το άρθρο 75 παράγραφος 2 στοιχείο η) του και το άρθρο 93 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συντονίζονται με τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, ώστε να εξασφαλίζεται ότι:

- α) οι πτυχές της ασφάλειας πτήσεων εξετάζονται δεόντως, καθώς και ο καθορισμός, η αναθεώρηση και η εφαρμογή των κύριων δεικτών επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων·
- β) οι κύριοι δείκτες επιδόσεων και οι στόχοι επιδόσεων για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων είναι σύμφωνοι με το ευρωπαϊκό σχέδιο ασφάλειας της αεροπορίας κατά το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

### ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

#### Άρθρο 7

### Διάρκεια των περιόδων αναφοράς

1. Η τρίτη περίοδος αναφοράς καλύπτει τα ημερολογιακά έτη 2020 έως και 2024.
2. Κάθε επακόλουθη περίοδος αναφοράς καλύπτει πέντε ημερολογιακά έτη.
3. Η διάρκεια των περιόδων αναφοράς που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 ισχύουν με την επιφύλαξη του άρθρου 10 παράγραφος 6.

#### Άρθρο 8

### Κύριοι δείκτες επιδόσεων και δείκτες παρακολούθησης

1. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων και οι δείκτες παρακολούθησης των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε επίπεδο Ένωσης για κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων καθορίζονται στο τμήμα 1 του παραρτήματος Ι.
2. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων και οι δείκτες παρακολούθησης των επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου καθορίζονται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι.
3. Οι κύριοι δείκτες επιδόσεων και οι δείκτες παρακολούθησης των επιδόσεων των λειτουργιών δικτύου καθορίζονται στο τμήμα 3 του παραρτήματος Ι.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν να καθορίσουν κύριους δείκτες επιδόσεων και δείκτες παρακολούθησης, πέραν εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 όσον αφορά, ιδίως, τις πολιτικοστρατιωτικές ή τις μετεωρολογικές πτυχές.

#### Άρθρο 9

### Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης

1. Το αργότερο 19 μήνες πριν από την έναρξη περιόδου αναφοράς, οι εθνικές εποπτικές αρχές παρέχουν στην Επιτροπή τα δεδομένα του αρχικού κόστους και πληροφορίες σχετικά με τις προβλέψεις κυκλοφορίας κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο στ) για την προσεχή περίοδο αναφοράς, ως στοιχεία για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
2. Το αργότερο 15 μήνες πριν από την έναρξη περιόδου αναφοράς, η Επιτροπή δημοσιεύει ενδεικτικό εύρος στόχων για τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, ο οποίος συνίσταται στις ετήσιες ελάχιστες και μέγιστες τιμές εντός των οποίων η Επιτροπή προτίθεται να θέσει στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Η Επιτροπή συμβουλεύεται τα ενδιαφερόμενα μέρη που αναφέρονται στο 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 σχετικά με το εν λόγω ενδεικτικό εύρος στόχων.

3. Το αργότερο επτά μήνες πριν από την έναρξη περιόδου αναφοράς, η Επιτροπή αποφασίζει, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τους κύριους δείκτες επιδόσεων κατά το άρθρο 8 παράγραφος 1.

Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή:

- α) λαμβάνει υπόψη τα σχετικά στοιχεία από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, τον διαχειριστή δικτύου και τις εθνικές εποπτικές αρχές·
- β) χρησιμοποιεί τις προβλέψεις κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενες σε κινήσεις πτήσεων IFR και σε μονάδες εξυπηρέτησης και βασιζόμενη στις τελευταίες διαθέσιμες προβλέψεις της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων («STATFOR») του Eurocontrol·
- γ) τεκμηριώνει κάθε στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης με περιγραφή των βασικών παραδοχών και του σκεπτικού για τον εν λόγω στόχο, καθώς και τη χρήση στοιχείων κατά το στοιχείο α) της παρούσας παραγράφου, των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης κατά την παράγραφο 2 και άλλων σχετικών πραγματολογικών στοιχείων.

4. Ταυτόχρονα με τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, η Επιτροπή αποφασίζει:

- α) μια «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους» σε κλίμακα Ένωσης και μια «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας» σε κλίμακα Ένωσης, για τον καθορισμό των στόχων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας για τον κύριο δείκτη επιδόσεων κατά το παράρτημα I τμήμα 1 σημείο 4.1. Οι εν λόγω βασικές τιμές υπολογίζονται για το έτος που προηγείται της περιόδου αναφοράς.

Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους υπολογίζεται με χρήση του διατιθέμενου πραγματικού κόστους για την προηγούμενη περίοδο αναφοράς και αναπροσαρμόζεται για να ληφθούν υπόψη οι τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις του κόστους, οι διακυμάνσεις της κυκλοφορίας και η σύνδεσή τους με το κόστος.

Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας προκύπτει με διαίρεση της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους διά την πρόβλεψη της κυκλοφορίας, εκφραζόμενη σε μονάδες εξυπηρέτησης για το έτος που προηγείται της περιόδου αναφοράς.

- β) τα όρια συνέγερσης, πέραν των οποίων τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων, σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο α) σημείο i). Τα εν λόγω όρια συνέγερσης βασίζονται στις εξής παραμέτρους:
  - i) την απόκλιση της πραγματικής κυκλοφορίας από τις προβλέψεις κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου ημερολογιακού έτους, εκφραζόμενη ως ποσοστό των κινήσεων πτήσεων IFR·
  - ii) την απόκλιση της πραγματικής κυκλοφορίας από τις προβλέψεις κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου ημερολογιακού έτους, εκφραζόμενη ως ποσοστό των μονάδων εξυπηρέτησης·
  - iii) τη διακύμανση των τιμών αναφοράς λόγω των εποχικών επικαιροποιήσεων του σχεδίου λειτουργιών δικτύου κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α) και παράγραφος 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123, σε σύγκριση με τις τιμές αναφοράς της τελευταίας έκδοσης του σχεδίου λειτουργιών δικτύου που ήταν διαθέσιμη κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων. Η εν λόγω διακύμανση εκφράζεται ως ποσοστό διακύμανσης ή ως κλάσμα των λεπτών καθυστέρησης της ATFM κατά τη διαδρομή, ανάλογα με το ύψος των τιμών αναφοράς.
- γ) τις 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.

#### Άρθρο 10

##### Σχέδια επιδόσεων

1. Ο εθνικές εποπτικές αρχές καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου.
2. Τα σχέδια επιδόσεων καταρτίζονται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα II και περιλαμβάνουν:
  - α) δεσμευτικούς εθνικούς στόχους επιδόσεων ή δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων FAB, που καθορίζονται βάσει των κύριων δεικτών επιδόσεων κατά το άρθρο 8 παράγραφος 2, καθώς και μια «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους» και μια «βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας» για κάθε ζώνη χρέωσης, με σκοπό τον καθορισμό στόχων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας. Οι εν λόγω βασικές τιμές υπολογίζονται για το έτος που προηγείται της έναρξης της περιόδου αναφοράς.

Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους υπολογίζεται με χρήση του διατιθέμενου πραγματικού κόστους για την προηγούμενη περίοδο αναφοράς και αναπροσαρμόζεται για να ληφθούν υπόψη οι τελευταίες διαθέσιμες εκτιμήσεις του κόστους, οι διακυμάνσεις της κυκλοφορίας και η σύνδεσή τους με το κόστος.

Η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας προκύπτει με διαίρεση της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους διά την τελευταία διαθέσιμη πρόβλεψη της κυκλοφορίας, εκφραζόμενη σε μονάδες εξυπηρέτησης για το έτος που προηγείται της έναρξης της περιόδου αναφοράς·

- β) το καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με τον παρόντα κανονισμό·
- γ) τα καθεστώτα παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11, για τον προσδιορισμό των παραμέτρων των καθεστώτων παροχής κινήτρων, τον μηχανισμό διαφοροποίησης των κεντρικών τιμών κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3 κατά περίπτωση, καθώς και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων των εν λόγω καθεστώτων παροχής κινήτρων·
- δ) περιγραφή των κύριων μέτρων που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων·
- ε) επιβεβαίωση ότι το σχέδιο είναι σύμφωνο με το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού και το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004·
- στ) προβλέψεις της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενες σε κινήσεις πτήσεων IFR και σε μονάδες εξυπηρέτησης και βασιζόμενες στις βασικές προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol·
- ζ) προβλέψεις της τερματικής κυκλοφορίας, εκφραζόμενες σε κινήσεις πτήσεων IFR και σε μονάδες εξυπηρέτησης, βασιζόμενες στις βασικές προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol·
- η) περιγραφή των πρωτοβουλιών που αναλαμβάνονται προς υποστήριξη του διασυννοριακού συντονισμού και της παροχής διασυννοριακών υπηρεσιών, οι οποίες είναι προς όφελος των επιχειρησιακών επιδόσεων ή της οικονομικής αποδοτικότητας ή αμφότερων·
- θ) πληροφορίες σχετικά με:
  - i) τις μείζονες επενδύσεις·
  - ii) σχέδια διαχείρισης των αλλαγών για τη θέση σε λειτουργία μεγάλων αλλαγών στον εναέριο χώρο ή για βελτιώσεις του συστήματος ATM, με στόχο την ελαχιστοποίηση τυχόν αρνητικής επίπτωσης στις επιδόσεις του δικτύου.

Ωστόσο, όσον αφορά τα στοιχεία στ) και ζ), οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να αποφασίζουν να χρησιμοποιούν άλλες προβλέψεις για τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και τις τερματικές υπηρεσίες από εκείνες που βασίζονται στις βασικές προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol. Στην περίπτωση αυτή, συμβουλευούνται τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ορίζουν τους λόγους χρήσης αυτών των άλλων προβλέψεων στο σχέδιο επιδόσεων. Τυχόν διαφορές με τις βασικές προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol συνδέονται με τους ειδικούς τοπικούς παράγοντες που δεν αντιμετωπίζονται επαρκώς με τις βασικές προβλέψεις της STATFOR του Eurocontrol. Οι ίδιες προβλέψεις χρησιμοποιούνται για όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων.

3. Τα σχέδια επιδόσεων μπορούν να περιλαμβάνουν πρόσθετους στόχους επιδόσεων, οι οποίοι καθορίζονται με βάση τους κύριους δείκτες επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 4. Οι στόχοι αυτοί υποστηρίζουν την επίτευξη των στόχων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3 και στην παράγραφο 2 στοιχείο α) του παρόντος άρθρου.

4. Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 και το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι εθνικές εποπτικές αρχές διαβουλευονται με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, με τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων σχετικά με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, καθώς και σχετικά με τους στόχους επιδόσεων και τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που περιέχει το προσχέδιο.

5. Ο διαχειριστής δικτύου καταρτίζει το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου. Το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα III και περιλαμβάνει:

- α) την προστιθέμενη αξία του διαχειριστή δικτύου προς υποστήριξη των δραστηριοτήτων των κρατών μελών, των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των πολιτικών και των στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας και περιβάλλοντος, και ορίζει τη συνεισφορά των λειτουργιών δικτύου για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης·
- β) τους στόχους επιδόσεων και τους στόχους για τον διαχειριστή δικτύου και για κάθε λειτουργία του δικτύου και τα μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη των εν λόγω στόχων.

6. Εφόσον, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) τέταρτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, η Επιτροπή αναθεωρήσει τους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο Ένωσης, τα κράτη μέλη αναθεωρούν τα οικεία σχέδια επιδόσεων και περιλαμβάνουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

## Άρθρο 11

**Καθεστώτα παροχής κινήτρων**

1. Τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που περιέχουν τα σχέδια επιδόσεων που εγκρίνουν τα κράτη μέλη:
  - α) καθορίζουν κίνητρα οικονομικού χαρακτήρα για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων στα κύρια πεδία επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας και της χωρητικότητας με αποτελεσματικό και αναλογικό τρόπο·
  - β) εφαρμόζονται καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου που καλύπτει το σχέδιο επιδόσεων·
  - γ) δεν εισάγουν διακρίσεις, διακρίνονται από διαφάνεια και είναι αποτελεσματικά·
  - δ) εφαρμόζονται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και στις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.
2. Τα συστήματα παροχής κινήτρων για τους στόχους επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας διέπονται από τα άρθρα 27 και 28.

3. Τα συστήματα παροχής κινήτρων για τους στόχους επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας πληρούν, πέραν των αρχών που καθορίζονται στην παράγραφο 1, τις ακόλουθες αρχές:

- α) είναι ανάλογα του επιπέδου καθυστέρησης της ATFM και συνίστανται σε οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα που έχουν ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα·
- β) καθορίζονται κατά τρόπον ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα να είναι τουλάχιστον ίσα με τα μέγιστα οικονομικά πλεονεκτήματα.

Η εθνική εποπτική αρχή καθορίζει τα μέγιστα πάγια ποσοστά κατά το σημείο 2.1 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο και το σημείο 2.2 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο του παραρτήματος XIII και κατά το σημείο 2.1 στοιχείο β) δεύτερο εδάφιο και το σημείο 2.2 στοιχείο β) δεύτερο εδάφιο του παραρτήματος XIII για τον υπολογισμό των οικονομικών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων, κατόπιν διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Όσον αφορά τα μέγιστα πάγια ποσοστά κατά το σημείο 2.1 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο και το σημείο 2.2 στοιχείο α) δεύτερο εδάφιο του παραρτήματος XIII για τον υπολογισμό των οικονομικών πλεονεκτημάτων, τα εν λόγω ποσοστά δεν υπερβαίνουν το 2 %·

- γ) για τους σκοπούς του υπολογισμού των οικονομικών πλεονεκτημάτων ή μειονεκτημάτων χρησιμοποιούνται κεντρικές τιμές·

Η εθνική εποπτική αρχή αποφασίζει, πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς, εάν οι εν λόγω κεντρικές τιμές πρέπει να βασίζονται:

- i) στους στόχους επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο, καταναμημένους στο επίπεδο κάθε μεμονωμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας· ή
- ii) στους διαφοροποιημένους στόχους επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο, καταναμημένους στο επίπεδο κάθε μεμονωμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι οποίοι καθορίζονται ετησίως από την εθνική εποπτική αρχή για το επόμενο έτος σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος XIII και κατόπιν διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Ο μηχανισμός διαφοροποίησης καθορίζεται στο σχέδιο επιδόσεων και εφαρμόζεται για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς και δεν μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

Η εθνική εποπτική αρχή ενημερώνει ετησίως την Επιτροπή σχετικά με τις κεντρικές τιμές·

- δ) υπάρχει συμμετρικό εύρος γύρω από την κεντρική τιμή που καθορίζει η εθνική εποπτική αρχή, κατόπιν διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, για να εξασφαλίζεται ότι οι μικρές διαφοροποιήσεις της καθυστέρησης της ATFM δεν επιφέρουν οικονομικά πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα·
- ε) εφόσον η πραγματική μέση καθυστέρηση της ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  είναι χαμηλότερη της κεντρικής τιμής για το έτος  $v$  και υπερβαίνει το εύρος που αναφέρεται στο στοιχείο δ), δημιουργείται οικονομικό πλεονέκτημα από την αύξηση της τιμής μονάδας το έτος  $v + 2$  σύμφωνα με το σημείο 2 του παραρτήματος XIII·
- στ) εφόσον η πραγματική μέση καθυστέρηση της ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  είναι υψηλότερη της κεντρικής τιμής για το έτος  $v$  και υπερβαίνει το εύρος που αναφέρεται στο στοιχείο δ), δημιουργείται οικονομικό μειονέκτημα από τη μείωση της τιμής μονάδας το έτος  $v + 2$  σύμφωνα με το σημείο 2 του παραρτήματος XIII·

- ζ) για τους στόχους κατά τη διαδρομή στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας και εφόσον έχει αποφασισθεί το σχέδιο επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις επιπροσθέτως των αρχών που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως στ):
- i) οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές κατανέμουν τον στόχο επιδόσεων σε επίπεδο FAB που αναφέρεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 3.1 στοιχείο α) στο επίπεδο κάθε μεμονωμένου ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τον καθορισμό κινήτρων σε εθνικό επίπεδο. Οι τιμές που προκύπτουν αποτελούν τη βάση των κεντρικών τιμών που αναφέρονται στο στοιχείο γ)·
  - ii) οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές εφαρμόζουν το ίδιο καθεστώς παροχής κινήτρων με συνεπή τρόπο σε όλους τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
  - iii) κεντρικές τιμές για το λειτουργικό τμήμα του εναέριου χώρου χρησιμοποιούνται επίσης επιπροσθέτως των κεντρικών τιμών σε επίπεδο κάθε μεμονωμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας που αναφέρεται στο σημείο i), και βασίζονται είτε:
    - στους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου· ή
    - στους διαφοροποιημένους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος XIII και κατόπιν διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων χρηστών του εναέριου χώρου και παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
  - iv) κατά παρέκκλιση από το στοιχείο γ), όλες οι ενδιαφερόμενες εθνικές εποπτικές αρχές αποφασίζουν από κοινού κατά πόσον πρέπει να διαφοροποιηθούν οι κεντρικές τιμές στο επίπεδο κάθε μεμονωμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου. Η απόφαση αυτή εφαρμόζεται ομοιόμορφα σε όλες τις κεντρικές τιμές σε επίπεδο κάθε μεμονωμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
  - v) εφόσον οι στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό και λειτουργικό τμήματος του εναέριου χώρου πρέπει να διαφοροποιηθούν, εφαρμόζεται ο ίδιος μηχανισμός διαφοροποίησης στους στόχους επιδόσεων σε εθνικό επίπεδο και σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου·
  - vi) εφόσον η συνολική καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση το έτος ν σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι υψηλότερη από την κεντρική τιμή για το έτος ν που αναφέρεται στο σημείο iii) και υπερβαίνει το εύρος που αναφέρεται στο στοιχείο δ) της παραγράφου 3, δεν εφαρμόζεται το στοιχείο ε) της παραγράφου 3 και το στοιχείο στ) της παραγράφου 3 εφαρμόζεται μόνον στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τους οποίους η πραγματική καθυστέρηση ATFM ανά πτήση το έτος ν είναι υψηλότερη από την κεντρική τιμή για το έτος ν και υπερβαίνει το εύρος που αναφέρεται στο στοιχείο δ)·
  - vii) εφόσον η συνολική καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση το έτος ν σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου είναι χαμηλότερη από την κεντρική τιμή για το έτος ν που αναφέρεται στο σημείο iii) και υπερβαίνει το εύρος που αναφέρεται στο στοιχείο δ) της παραγράφου 3, δεν εφαρμόζεται το στοιχείο στ) της παραγράφου 3 και το στοιχείο ε) της παραγράφου 3 εφαρμόζεται μόνον στους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τους οποίους η πραγματική καθυστέρηση ATFM ανά πτήση το έτος ν είναι χαμηλότερη από την κεντρική τιμή για το έτος ν και υπερβαίνει το εύρος που αναφέρεται στο στοιχείο δ).

4. Τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που περιέχουν τα σχέδια επιδόσεων που έχουν εγκρίνει τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να καθορίζουν κίνητρα οικονομικού χαρακτήρα για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος ή για την επίτευξη των πρόσθετων στόχων επιδόσεων κατά το άρθρο 10 παράγραφος 3 σύμφωνα με τα στοιχεία β) και γ) της παραγράφου 1, με την προϋπόθεση ότι είναι αποτελεσματικά και αναλογικά. Τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων πρέπει να εφαρμόζονται επιπροσθέτως και ανεξάρτητα από τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3. Το σωρευτικό οικονομικό πλεονέκτημα ή οικονομικό μειονέκτημα των εν λόγω καθεστώτων παροχής κινήτρων δεν υπερβαίνει το 2 % και το 4 % του καθορισμένου κόστους του έτους ν, αντίστοιχα.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

#### ΕΓΚΡΙΣΗ, ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

#### Άρθρο 12

#### Έγκριση και υποβολή των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων

Κάθε κράτος μέλος εγκρίνει προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων, όπως το έχει/-ουν καταρτίσει η/οι οικεία/-ες εθνική/-ές εποπτική/-ές αρχή/-ές σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου, και το υποβάλλει στην Επιτροπή, το αργότερο τρεις μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς την οποία αφορά. Εφόσον το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων έχει καταρτιστεί σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, αφού εγκριθεί από όλα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, υποβάλλεται στην Επιτροπή.

## Άρθρο 13

**Επαλήθευση της πληρότητας των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων**

1. Η Επιτροπή ελέγχει εάν τα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 12 περιέχουν όλα τα στοιχεία που απαιτούνται για να αξιολογηθεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του άρθρου 10 παράγραφοι 2 και 4 και, κατά περίπτωση, παράγραφοι 3 και 5.
2. Εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει, μετά την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 1, ότι λείπουν ένα ή περισσότερα στοιχεία, ζητεί από το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, εντός ενός μηνός από την ημερομηνία παραλαβής του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων, την υποβολή επικαιροποιημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων, το οποίο να περιέχει τα στοιχεία που λείπουν.  
Στην περίπτωση αυτή, το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η υποβάλλει/-ουν το επικαιροποιημένο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων στην Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση και σε κάθε περίπτωση εντός τριών εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος της Επιτροπής.
3. Η Επιτροπή αρχίζει την αξιολόγηση του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων κατά το άρθρο 14 αφού εξακριβώσει κατά την παράγραφο 1 ότι το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων περιέχει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, ή μετά την παραλαβή του επικαιροποιημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων κατά την παράγραφο 2, ανάλογα με την περίπτωση.

## Άρθρο 14

**Αξιολόγηση και αναθεώρηση των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων**

1. Η Επιτροπή αξιολογεί τη συνοχή των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB που περιέχουν τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV, και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Η Επιτροπή μπορεί να συμπληρώσει την αξιολόγηση με επανεξέταση του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τα στοιχεία που καθορίζονται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV.
2. Εφόσον, με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 1, η Επιτροπή κρίνει ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιέχει προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, εντός πέντε μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων ή, ανάλογα με την περίπτωση, του επικαιροποιημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 2, εκδίδει απόφαση σχετικής κοινοποίησης στο/στα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.
3. Εφόσον, με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 1, η Επιτροπή κρίνει ότι ένας ή περισσότεροι στόχοι επιδόσεων που περιέχει προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, εντός πέντε μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων ή, ανάλογα με την περίπτωση, του επικαιροποιημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων κατά το άρθρο 13 παράγραφος 2, εκδίδει απόφαση με τις συστάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Στην περίπτωση αυτή, το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η αναθεωρεί/-ούν, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της Επιτροπής, τους στόχους επιδόσεων και λαμβάνει/-ουν κατάλληλα μέτρα για την ανάλογη αναθεώρηση του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Επιτροπής, και υποβάλλει/-ουν το αναθεωρημένο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων στην Επιτροπή.

## Άρθρο 15

**Αξιολόγηση των αναθεωρημένων προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων και στόχων επιδόσεων και λήψη διορθωτικών μέτρων**

1. Μετά την παραλαβή του αναθεωρημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων που υποβάλλεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3, η Επιτροπή αξιολογεί το αναθεωρημένο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων και τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων που περιέχει με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV, και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Η Επιτροπή μπορεί να συμπληρώσει την αξιολόγηση με επανεξέταση του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τα στοιχεία που καθορίζονται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV.
2. Εφόσον, με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 1, η Επιτροπή κρίνει ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων που περιέχει το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, εντός πέντε μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αναθεωρημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων, εκδίδει απόφαση σχετικής κοινοποίησης στο/στα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.

3. Εφόσον, με βάση την αξιολόγηση κατά την παράγραφο 1, η Επιτροπή κρίνει ότι είναι αμφίβολη η συνοχή των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων που περιέχει το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, η Επιτροπή, εντός πέντε μηνών από την ημερομηνία παραλαβής του αναθεωρημένου προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων, αρχίζει αναλυτική εξέταση των εν λόγω στόχων επιδόσεων και των αντίστοιχων τοπικών συνθηκών, ζητώντας πρόσθετες πληροφορίες από τις εθνικές εποπτικές αρχές εάν χρειασθεί, και ενημερώνει σχετικά το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.

4. Εφόσον, μετά την αναλυτική εξέταση κατά την παράγραφο 3, η Επιτροπή κρίνει ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων που περιέχει το αναθεωρημένο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, η Επιτροπή, εντός πέντε μηνών από την ημερομηνία έναρξης της αναλυτικής εξέτασης, εκδίδει απόφαση σχετικής κοινοποίησης στο/στα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.

5. Εφόσον, μετά την αναλυτική εξέταση κατά την παράγραφο 3, η Επιτροπή κρίνει ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων που περιέχει το αναθεωρημένο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, εντός πέντε μηνών από την ημερομηνία έναρξης της αναλυτικής εξέτασης, εκδίδει απόφαση στην οποία καθορίζει τα διορθωτικά μέτρα που οφείλει/-ουν να λάβει/-ουν το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

6. Εφόσον η Επιτροπή εκδώσει απόφαση κατά την παράγραφο 5, το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω απόφασης, κοινοποιεί/-ούν στην Επιτροπή τα μέτρα που έχει/-ουν λάβει σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση, καθώς και πληροφορίες προς απόδειξη της συμμόρφωσης των μέτρων αυτών με την εν λόγω απόφαση.

7. Με βάση τις πληροφορίες που της κοινοποιήθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 6, η Επιτροπή αξιολογεί αν τα μέτρα που έλαβε/-αν το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η είναι επαρκή για να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση με την απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 5, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και του παρόντος κανονισμού.

Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι τα εν λόγω μέτρα είναι επαρκή για να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση με την απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 5, ενημερώνει σχετικά το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.

Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι τα εν λόγω μέτρα δεν είναι επαρκή για να εξασφαλισθεί η συμμόρφωση με την απόφαση που αναφέρεται στην παράγραφο 5, ενημερώνει σχετικά το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, και λαμβάνει, εφόσον χρειάζεται, μέτρα για την αντιμετώπιση της περίπτωσης μη συμμόρφωσης, καθώς και τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 258 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### Άρθρο 16

#### Έγκριση των σχεδίων επιδόσεων

Κάθε κράτος μέλος εγκρίνει και δημοσιεύει το οικείο σχέδιο επιδόσεων σε μία από τις ακόλουθες περιστάσεις, ανάλογα με την περίπτωση:

- α) μετά την έκδοση απόφασης της Επιτροπής κατ' εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 2, του άρθρου 15 παράγραφος 2 ή του άρθρου 15 παράγραφος 4·
- β) μετά την έκδοση απόφασης της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο·
- γ) μετά την έκδοση απόφασης της Επιτροπής κατόπιν υποβολής αιτήματος αναθεώρησης των στόχων επιδόσεων από ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1, με την προϋπόθεση ότι έχει αναπροσαρμοσθεί το σχέδιο επιδόσεων από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ως προς τους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων.

#### Άρθρο 17

#### Στόχοι επιδόσεων ή διορθωτικά μέτρα εγκρινόμενα μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς

1. Εάν, συνεπεία του χρόνου που απαιτείται για την ολοκλήρωση των διαδικασιών που προβλέπονται στα άρθρα 14 και 15, τα κράτη μέλη δεν ήταν σε θέση να εγκρίνουν σχέδια επιδόσεων πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς σύμφωνα με το άρθρο 16, οι στόχοι επιδόσεων που περιέχει η πλέον πρόσφατη έκδοση των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων εφαρμόζονται σε προσωρινή βάση, μέχρι να εγκριθούν τα σχέδια επιδόσεων.

2. Στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 1, μετά την έγκριση των σχεδίων επιδόσεων, οι στόχοι επιδόσεων για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας εφαρμόζονται αναδρομικά με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 5.



## Άρθρο 18

**Αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς**

1. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς τα κράτη μέλη δύνανται να αναθεωρήσουν έναν ή περισσότερους στόχους επιδόσεων που περιέχουν τα σχέδια επιδόσεων και να εγκρίνουν σχέδια επιδόσεων τροποποιημένα αναλόγως, μόνον εφόσον πληρούνται οι κατωτέρω όροι:

- a) ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η κρίνει/-ουν ότι η προβλεπόμενη αναθεώρηση είναι αναγκαία και αναλογική με βάση τη δημιουργία μίας ή περισσότερων από τις ακόλουθες καταστάσεις:
  - i) σημειώνεται τουλάχιστον ένα από τα όρια συνέερσης κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο β) και η/οι οικεία/-ες εθνική/-ές εποπτική/-ές αρχή/-ές αξιολόγησε/-αν την κατάσταση και απέδειξε/-αν ότι οι επιπτώσεις της επίτευξης του ορίου ή των ορίων συνέερσης δεν είναι δυνατόν να μετριαστούν επαρκώς, εκτός εάν αναθεωρηθούν οι στόχοι επιδόσεων·
  - ii) τα αρχικά δεδομένα, οι παραδοχές και το σκεπτικό, μεταξύ άλλων σχετικά με τις επενδύσεις, βάσει των οποίων καθορίστηκαν οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων, δεν είναι πλέον ακριβή σε σημαντικό και διαρκή βαθμό λόγω περιστάσεων που ήταν απρόβλεπτες κατά την έγκριση του σχεδίου επιδόσεων, και η/οι οικεία/-ες εθνική/-ές εποπτική/-ές αρχή/-ές αξιολόγησε/-αν την κατάσταση και απέδειξε/-αν ότι οι συνέπειες που προκύπτουν δεν είναι δυνατόν να μετριαστούν επαρκώς, εκτός εάν αναθεωρηθούν οι στόχοι επιδόσεων·
- β) η Επιτροπή αποφάσισε, βάσει αιτιολογημένου αιτήματος του/των ενδιαφερόμενο/ων κράτους/-ών μέλους/-ών, ότι:
  - i) συμφωνεί ότι η προβλεπόμενη αναθεώρηση είναι αναγκαία και αναλογική με βάση την εμφάνιση μίας ή περισσότερων από τις ακόλουθες καταστάσεις κατά το στοιχείο α)·
  - ii) οι προβλεπόμενοι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, αφού αξιολόγησε τους εν λόγω στόχους με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV.

Η Επιτροπή εκδίδει την απόφαση που αναφέρεται στο στοιχείο β) εντός επτά μηνών από την ημερομηνία υποβολής του πλήρους αιτήματος από το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η.

2. Τυχόν αναθεωρήσεις των στόχων επιδόσεων που έχουν εγκριθεί κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται αναδρομικά.

## Άρθρο 19

**Έγκριση του σχεδίου επιδόσεων δικτύου**

1. Ο διαχειριστής δικτύου υποβάλλει προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου στην Επιτροπή μετά την έγκρισή του από το συμβούλιο διαχείρισης του δικτύου κατά το άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ιε) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123 το αργότερο τρεις μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

2. Η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δικτύου πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα V.

Η Επιτροπή δύναται να ζητήσει από τον διαχειριστή δικτύου να υποβάλει αναθεώρηση αυτού του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων δικτύου, εφόσον είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα V.

3. Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δικτύου πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα V, εγκρίνει το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου.

4. Ο διαχειριστής δικτύου δημοσιεύει και υλοποιεί το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου μετά την έγκρισή του από την Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3.

5. Εάν, συνεπεία του χρόνου που απαιτείται για την ολοκλήρωση των διαδικασιών που αναφέρονται στις παραγράφους 2 και 3, το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου δεν εγκριθεί από την Επιτροπή πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς, εφαρμόζεται σε προσωρινή βάση η πιο πρόσφατη έκδοση του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου που έχει εγκρίνει το συμβούλιο διαχείρισης του δικτύου, έως ότου η Επιτροπή εγκρίνει το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

**ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΖΩΝΩΝ ΧΡΕΩΣΗΣ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΒΑΣΕΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ**

## Άρθρο 20

**Αρχές χρηματοδότησης των υπηρεσιών αεροναυτιλίας**

1. Το καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή χρηματοδοτείται από τα τέλη κατά τη διαδρομή που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου και, στην περίπτωση του άρθρου 25 παράγραφος 3, από άλλα έσοδα, όπως αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο.
2. Το καθορισμένο κόστος των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας χρηματοδοτείται από τα τερματικά τέλη που επιβάλλονται στους χρήστες του εναέριου χώρου και, στην περίπτωση του άρθρου 25 παράγραφος 3, από άλλα έσοδα, όπως αναφέρεται στο εν λόγω άρθρο.
3. Τα έσοδα που προέρχονται από τα τέλη κατά τη διαδρομή ή από τα τερματικά τέλη δεν χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση εμπορικών δραστηριοτήτων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

## Άρθρο 21

**Καθορισμός ζωνών χρέωσης**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν, στον εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους εντός του οποίου παρέχονται υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε χρήστες του εναέριου χώρου, μία ή περισσότερες ζώνες χρέωσης για τους σκοπούς των τελών κατά τη διαδρομή («ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή») και μία ή περισσότερες ζώνες χρέωσης για τους σκοπούς των τερματικών τελών («ζώνη χρέωσης τερματικών τελών»).

Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου πριν από τον καθορισμό ή την τροποποίηση αυτών των ζωνών.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και την κεντρική υπηρεσία τελών διαδρομής («CRCO») του Eurocontrol, κατά περίπτωση, τον καθορισμό ή την τροποποίηση των εν λόγω ζωνών χρέωσης, τουλάχιστον επτά μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής των ζωνών χρέωσης είναι σαφώς καθορισμένο. Οι ζώνες χρέωσης συνάδουν με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και μπορούν να περιλαμβάνουν υπηρεσίες που παρέχονται από παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας εγκατεστημένους σε άλλο κράτος μέλος για διασυνοριακό εναέριο χώρο.

3. Εφόσον υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας που αφορούν την προσέγγιση και την αναχώρηση αεροσκαφών παρέχονται από κοινού για ομάδα αερολιμένων, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν ειδική ζώνη χρέωσης τερματικών τελών εντός της συγκεκριμένης περιοχής.

4. Εφόσον τα κράτη μέλη αποφασίσουν να ορίσουν ζώνες χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή ή ζώνες χρέωσης τερματικών τελών που εκτείνονται σε εναέριο χώρο για τον οποίο είναι υπεύθυνα περισσότερα του ενός κράτη μέλη ή, εφόσον τα κράτη μέλη αποφασίσουν να ορίσουν κοινή ζώνη χρέωσης, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη εξασφαλίζουν συνεκτική και ομοιόμορφη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον σχετικό εναέριο χώρο.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή και την CRCO του Eurocontrol σχετικά με οιαδήποτε τέτοια απόφαση.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να τροποποιήσουν ή να ορίσουν νέα ζώνη χρέωσης τερματικών τελών κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, υπό τον όρο ότι:

- a) διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας πριν από την τροποποίηση·
- β) κοινοποιούν, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, στην Επιτροπή και στην CRCO του Eurocontrol την τροποποίηση·
- γ) παρέχουν στην Επιτροπή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, όλα τα ακόλουθα:
  - i) το σχετικό κόστος και τα δεδομένα κυκλοφορίας που ανταποκρίνονται επαρκώς στην κατάσταση πριν και μετά την τροποποίηση·
  - ii) τα σχόλια των εκπροσώπων των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που γνωμοδότησαν σύμφωνα με το στοιχείο α)·

- iii) αξιολόγηση των επιπτώσεων που αναμένονται από την τροποποίηση σχετικά με την επίτευξη των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας και με την παρακολούθηση των επιδόσεων·
  - iv) επικαιροποίηση του σχεδίου επιδόσεων με τα σχετικά δεδομένα.
6. Τα κράτη μέλη δεν τροποποιούν μια ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς.

## Άρθρο 22

### Καθορισμός της βάσης κόστους των τελών

1. Η βάση κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών συνίσταται στο καθορισμένο κόστος που συνδέεται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στη σχετική ζώνη χρέωσης.

Το καθορισμένο κόστος που προέρχεται από νέα συστήματα ATM και μείζονες ανασκευές υπαρχόντων συστημάτων ATM περιλαμβάνεται στη βάση κόστους εφόσον τα εν λόγω συστήματα συνάδουν με την υλοποίηση του ευρωπαϊκού γενικού προγράμματος ATM και, ιδίως, με κοινά έργα κατά το άρθρο 15α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να περιλάβουν στη βάση κόστους τα εξής καθορισμένα κόστη που προέκυψαν για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο β) δεύτερη περίοδος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004:

- α) το καθορισμένο κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκαν οι αρμόδιες αρχές·
- β) το καθορισμένο κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκαν οι ειδικευμένοι φορείς κατά το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·
- γ) το καθορισμένο κόστος που απορρέει από τη διεθνή σύμβαση για τον Eurocontrol σχετικά με τη συνεργασία για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, της 13ης Δεκεμβρίου 1960, όπως τροποποιήθηκε τελευταία.

2. Με την επιφύλαξη του άρθρου 18, το καθορισμένο κόστος που περιλαμβάνεται στις βάσεις κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών καθορίζεται πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς ως μέρος του σχεδίου επιδόσεων σε πραγματικούς όρους και εξειδικεύεται για κάθε ημερολογιακό έτος της εν λόγω περιόδου σε πραγματικούς όρους και σε ονομαστικούς όρους, με εξαίρεση το καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 τρίτο εδάφιο και το καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 4 στοιχεία γ) και δ, τα οποία καθορίζονται σε ονομαστικούς όρους, εφόσον εφαρμόζεται η λογιστική του ιστορικού κόστους.

3. Το καθορισμένο κόστος που περιλαμβάνεται στις βάσεις κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών υπολογίζεται σε εθνικό νόμισμα. Εφόσον έχει οριστεί κοινή ζώνη χρέωσης με ενιαία τιμή μονάδας, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μεριμνούν για τη μετατροπή του καθορισμένου κόστους σε ενιαίο νόμισμα, το οποίο μπορεί να είναι το ευρώ ή άλλο εθνικό νόμισμα ενός των ενδιαφερόμενων κρατών μελών, ώστε να εξασφαλιστεί διαφανής υπολογισμός της ενιαίας τιμής μονάδας κατ' εφαρμογή του άρθρου 25 παράγραφος 4.

4. Το καθορισμένο κόστος που περιλαμβάνεται στις βάσεις κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών συνίσταται:

- α) στις δαπάνες προσωπικού·
- β) στο κόστος λειτουργίας πλην των δαπανών προσωπικού·
- γ) στις δαπάνες απόσβεσης·
- δ) στο κόστος κεφαλαίου·
- ε) σε έκτακτες δαπάνες.

Όσον αφορά το στοιχείο α), στις δαπάνες προσωπικού περιλαμβάνονται οι μεικτές αμοιβές, η καταβολή υπερωριών, οι εργοδοτικές εισφορές στα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και δαπάνες συνταξιοδότησης και το κόστος άλλων παροχών. Οι δαπάνες συνταξιοδότησης υπολογίζονται με χρήση συνετών παραδοχών με βάση το εφαρμοστέο σύστημα συνταξιοδότησης ή το εθνικό δικαίο, αναλόγως. Οι εν λόγω παραδοχές περιγράφονται λεπτομερώς στο σχέδιο επιδόσεων.

Όσον αφορά το στοιχείο β), οι λοιπές δαπάνες λειτουργίας περιλαμβάνουν τις δαπάνες για την αγορά αγαθών και υπηρεσιών που χρησιμοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και την εξωτερική ανάθεση υπηρεσιών, το υλικό, την ενέργεια, τις υπηρεσίες κοινής ωφελείας, τη μίσθωση κτιρίων, τον εξοπλισμό και τις εγκαταστάσεις, τη συντήρηση, τα ασφάλιστρα και τα έξοδα ταξιδιού.

Όσον αφορά το στοιχείο γ), το κόστος απόσβεσης περιλαμβάνει δαπάνες που συνδέονται με τα συνολικά πάγια στοιχεία ενεργητικού που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τα πάγια στοιχεία ενεργητικού αποσβέννυνται ανάλογα με την αναμενόμενη διάρκεια λειτουργίας τους, με τη μέθοδο της γραμμικής απόσβεσης που εφαρμόζεται στο κόστος των πάγιων στοιχείων του ενεργητικού που αποσβέννυνται. Η λογιστική του ιστορικού ή του τρέχοντος κόστους εφαρμόζεται στον υπολογισμό της απόσβεσης. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του κόστους απόσβεσης δεν

μεταβάλλεται κατά τη διάρκεια της απόσβεσης και συνάδει με το εφαρμοζόμενο κόστος κεφαλαίου, ήτοι ονομαστικό κόστος κεφαλαίου για τη λογιστική του ιστορικού κόστους και πραγματικό κόστος κεφαλαίου για τη λογιστική του τρέχοντος κόστους. Εφόσον εφαρμόζεται η λογιστική του τρέχοντος κόστους, το κόστος κεφαλαίου δεν περιλαμβάνει τον πληθωρισμό και παρέχονται επίσης τα ισοδύναμα λογιστικά στοιχεία του ιστορικού κόστους για να καθίσταται δυνατή η σύγκριση και η αξιολόγηση.

Όσον αφορά το στοιχείο δ), το κόστος κεφαλαίου ισούται με το γινόμενο των κάτωθι στοιχείων:

- i) το άθροισμα της μέσης καθαρής λογιστικής αξίας των υπό λειτουργία ή υπό κατασκευή πάγιων περιουσιακών στοιχείων και των ενδεχόμενων προσαρμογών του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων που έχει καθορίσει η εθνική εποπτική αρχή και χρησιμοποιεί ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και της μέσης αξίας του καθαρού κυκλοφορούντος ενεργητικού, εξαιρουμένων των έντοκων λογαριασμών, που απαιτούνται για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- ii) τον σταθμισμένο μέσο όρο του χρεωστικού επιτοκίου και της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου. Για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας χωρίς μετοχικό κεφάλαιο, ο σταθμισμένος μέσος όρος υπολογίζεται με βάση ποσοστό απόδοσης που εφαρμόζεται επί της διαφοράς μεταξύ των συνολικών περιουσιακών στοιχείων που αναφέρονται στο σημείο i) και των οφελών.

Για τον προσδιορισμό του κόστους κεφαλαίου, οι σταθμισμένοι συντελεστές βασίζονται στο ποσοστό χρηματοδότησης μέσω είτε δανειοληψίας είτε μετοχικού κεφαλαίου. Το χρεωστικό επιτόκιο ισούται με το σταθμισμένο μέσο χρεωστικό επιτόκιο του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Η απόδοση μετοχικού κεφαλαίου είναι η προβλεπόμενη στο σχέδιο επιδόσεων για την περίοδο αναφοράς και βασίζεται στον χρηματοοικονομικό κίνδυνο του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Εφόσον οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας αναλαμβάνουν δαπάνες από χρηματοδοτική μίσθωση πάγιων στοιχείων ενεργητικού, οι εν λόγω δαπάνες δεν περιλαμβάνονται στον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου.

Όσον αφορά το στοιχείο ε), οι έκτακτες δαπάνες συνίστανται σε μη επαναλαμβανόμενες δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, μεταξύ των οποίων είναι τυχόν μη ανακτήσιμοι φόροι και τελωνειακοί δασμοί.

5. Το καθορισμένο κόστος κατανέμεται με διαφανή τρόπο στις ζώνες χρέωσης στις οποίες προκύπτει. Το καθορισμένο κόστος που προκύπτει στις διάφορες ζώνες χρέωσης, κατανέμεται αναλογικά με βάση διαφανή μεθοδολογία.

Προς τον σκοπό αυτό, οι εθνικές εποπτικές αρχές καθορίζουν, πριν από την έναρξη κάθε περιόδου αναφοράς, τα χρησιμοποιούμενα κριτήρια για την κατανομή του καθορισμένου κόστους στις ζώνες χρέωσης, καθώς και για τα στοιχεία β) και γ) της παρούσας παραγράφου, και τα κριτήρια για την κατανομή του καθορισμένου κόστους μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και περιλαμβάνουν τις πληροφορίες αυτές στο σχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με το σημείο 3.3 στοιχείο δ) του παραρτήματος II.

Το καθορισμένο κόστος που περιλαμβάνεται στις βάσεις κόστους για τις ζώνες χρέωσης τερματικών τελών καλύπτει το κόστος για τις ακόλουθες υπηρεσίες:

- a) υπηρεσίες ελέγχου του αεροδρομίου ή υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων του αεροδρομίου, στις οποίες περιλαμβάνονται οι συμβουλευτικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες συνέγερσης·
- β) υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας συνδεδεμένες με την προσέγγιση και την αναχώρηση αεροσκαφών εντός ορισμένης απόστασης από αεροδρόμιο το οποίο καθορίζεται με βάση τις απαιτήσεις πτητικών λειτουργιών·
- γ) το αναλογικό μέρος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που είναι κοινό με τις υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και τις τερματικές υπηρεσίες.

6. Το καθορισμένο κόστος που προκύπτει για τις πτήσεις που εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφοι 3 έως 5 συνίσταται:

- a) στο καθορισμένο κόστος των εξαιρούμενων από τέλη πτήσεων VFR, το οποίο υπολογίζεται με μέθοδο οριακού κόστους·
- β) στο καθορισμένο κόστος των εξαιρούμενων από τέλη πτήσεων IFR, το οποίο υπολογίζεται ως το γινόμενο των ακόλουθων στοιχείων:
  - i) του καθορισμένου κόστους των πτήσεων IFR που συνίσταται στο συνολικό καθορισμένο κόστος μείον το καθορισμένο κόστος των πτήσεων VFR·
  - ii) του λόγου του αριθμού εξαιρούμενων μονάδων εξυπηρέτησης προς τον συνολικό αριθμό μονάδων εξυπηρέτησης που αποτελείται από τις μονάδες εξυπηρέτησης των πτήσεων IFR και, εφόσον δεν εξαιρούνται, των πτήσεων VFR.

Το καθορισμένο κόστος των εξαιρούμενων πτήσεων VFR διαχωρίζεται από το καθορισμένο κόστος των πτήσεων IFR για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας.

7. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ελέγχουν, για κάθε ζώνη χρέωσης, ότι οι βάσεις κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του άρθρου 15 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Προς τον σκοπό αυτό, οι εθνικές εποπτικές αρχές εξετάζουν τα σχετικά λογιστικά έγγραφα, καθώς και το βιβλίο περιουσιακών στοιχείων και κάθε άλλο σχετικό υλικό που αφορά τον καθορισμό της βάσης κόστους των τελών.

## Άρθρο 23

**Πραγματικό κόστος**

Οι διατάξεις του άρθρου 22 εφαρμόζονται τηρουμένων των αναλογιών για τον καθορισμό του πραγματικού κόστους.

## Άρθρο 24

**Διαφάνεια κόστους**

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν με διαφάνεια τις βάσεις κόστους των τελών για κάθε ζώνη χρέωσης.
2. Το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με συντονισμένο τρόπο με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, με τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων για τον προβλεπόμενο καθορισμό του καθορισμένου κόστους που περιλαμβάνεται στη βάση κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών, για τις νέες και τις υφιστάμενες επενδύσεις, τις προβλέψεις των μονάδων εξυπηρέτησης και την πολιτική χρέωσης την αντίστοιχη περίοδο αναφοράς.

Τα κράτη μέλη πράττουν επίσης το ίδιο κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, εφόσον προτίθενται να ζητήσουν αναθεώρηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τους πίνακες αναφοράς και τις πληροφορίες που απαιτούνται από τα παραρτήματα VII και IX στις οντότητες που καλούνται σε διαβούλευση τουλάχιστον τρεις εβδομάδες πριν από τη διαβούλευση.

3. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη συμβουλευόμαστε σε ετήσια βάση, με συντονισμένο τρόπο, και σύμφωνα με το σημείο 1 του παραρτήματος XII, τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων όσον αφορά τις πραγματικές δαπάνες που προέκυψαν κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους και τη διαφορά μεταξύ του πραγματικού κόστους και του καθορισμένου κόστους που περιέχει το σχέδιο επιδόσεων.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τους πίνακες αναφοράς και τις πληροφορίες που απαιτούνται από το παράρτημα VII στις οντότητες που καλούνται σε διαβούλευση τουλάχιστον τρεις εβδομάδες πριν από τη διαβούλευση.

4. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αναφέρονται στο τελευταίο εδάφιο των παραγράφων 2 και 3 την ημέρα διαβίβασής τους στα μέρη που συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν επίσης την Επιτροπή σχετικά με το αποτέλεσμα της διαβούλευσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

**ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΕΛΩΝ**

## Άρθρο 25

**Υπολογισμός των τιμών μονάδας**

1. Τα κράτη μέλη υπολογίζουν τις τιμές μονάδας κατά τη διαδρομή και τις τιμές μονάδας τερματικής εξυπηρέτησης πριν από την έναρξη κάθε έτους της περιόδου αναφοράς.
2. Οι εν λόγω τιμές υπολογίζονται με διαίρεση του προβλεπόμενου συνολικού αριθμού μονάδων κατά τη διαδρομή ή τερματικής εξυπηρέτησης για το σχετικό έτος, όπως υπολογίζονται σύμφωνα με τα σημεία 1 και 2 του παραρτήματος VIII, αντιστοίχως, διά του αλγεβρικού αθροίσματος των κάτωθι στοιχείων:
  - α) του καθορισμένου κόστους, εκφραζόμενου σε ονομαστικούς όρους, για το σχετικό έτος, όπως ορίζεται στο σχέδιο επιδόσεων·
  - β) των τιμαριθμικών αναπροσαρμογών σύμφωνα με το άρθρο 26·
  - γ) των αναπροσαρμογών λόγω της εφαρμογής του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφοι 2 έως 5·
  - δ) των αναπροσαρμογών λόγω της εφαρμογής του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κόστους σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφοι 4 έως 6·
  - ε) των αναπροσαρμογών λόγω της εφαρμογής των καθεστώτων παροχής οικονομικών κινήτρων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφοι 3 και 4·
  - στ) των αναπροσαρμογών λόγω της διαφοροποίησης των τελών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 32·

- ζ) των αναπροσαρμογών λόγω της διακύμανσης της κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 8·
- η) των αναπροσαρμογών λόγω της διακύμανσης της κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 9·
- θ) της αφαίρεσης άλλων εσόδων σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου·
- ι) της διασταυρούμενης χρηματοδότησης μεταξύ των ζωνών χρέωσης κατά τη διαδρομή, ή μεταξύ των ζωνών χρέωσης τερματικών τελών, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού 550/2004·
- ια) των αναπροσαρμογών των διαφορών στα έσοδα που προκύπτουν από την προσωρινή εφαρμογή της τιμής μονάδας σύμφωνα με το άρθρο 29 παράγραφος 5·
- ιβ) των αναπροσαρμογών που σχετίζονται με προηγούμενες περιόδους αναφοράς.

3. Για τους σκοπούς της παραγράφου 2 στοιχείο θ), τα κάτωθι έσοδα των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους  $n$  αφαιρούνται από το καθορισμένο κόστος ως «λοιπά έσοδα»:

- α) τα δημόσια κονδύλια που προέρχονται από δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδοτικής στήριξης από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης·
- β) έσοδα που προέρχονται από εμπορικές δραστηριότητες, εφόσον το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν αποφασίσει ότι τα έσοδα αυτά πρέπει να αφαιρούνται·
- γ) όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, τα έσοδα από συμβάσεις ή συμφωνίες μεταξύ παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και φορέων εκμετάλλευσης αερολιμένων, εφόσον το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έχουν αποφασίσει ότι τα έσοδα αυτά πρέπει να αφαιρούνται.

Όσον αφορά το στοιχείο α), τα δημόσια κονδύλια που καλύπτουν τις δαπάνες προσωπικού και άλλο κόστος λειτουργίας αφαιρούνται από το καθορισμένο κόστος το αργότερο το έτος  $n + 2$ . Τα δημόσια κονδύλια που καλύπτουν δαπάνες απόσβεσης αφαιρούνται από το καθορισμένο κόστος σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα απόσβεσης του χρηματοδοτούμενου περιουσιακού στοιχείου (διάρκεια και ετήσια πρόσοδος). Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να μην αφαιρεί από το καθορισμένο κόστος ποσό που σχετίζεται με τις διοικητικές δαπάνες για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη συμφωνία χρηματοδότησης, εάν αυτές οι διοικητικές δαπάνες δεν περιλαμβάνονται στη βάση κόστους των τελών. Ομοίως, ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να μην αφαιρεί από το καθορισμένο κόστος δημόσιους πόρους που έλαβε για την κάλυψη δαπανών μη γνωστών κατά την κατάρτιση του σχεδίου επιδόσεων, οι οποίες, συνεπώς, δεν περιλαμβάνονται στη βάση κόστους των τελών. Οι χρήστες του εναέριου χώρου δεν χρεώνονται για τις δαπάνες που καλύπτονται από δημόσια κονδύλια.

Όσον αφορά τα στοιχεία β) και γ), τα έσοδα που αναφέρονται στα εν λόγω στοιχεία αφαιρούνται από το καθορισμένο κόστος το αργότερο το έτος  $n + 2$ .

4. Οι τιμές μονάδας υπολογίζονται σε εθνικό νόμισμα.

Εφόσον τα κράτη μέλη αποφασίσουν να ορίσουν κοινή ζώνη χρέωσης σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4, η τιμή μονάδας υπολογίζεται σε ένα και μόνον νόμισμα, το οποίο μπορεί να είναι το ευρώ ή άλλο εθνικό νόμισμα ενός των ενδιαφερόμενων κρατών μελών. Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή και στην CRCO του Eurocontrol το εφαρμοστέο νόμισμα.

#### Άρθρο 26

##### Τιμαριθμική αναπροσαρμογή

Για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, το καθορισμένο κόστος που περιλαμβάνεται στις βάσεις κόστους των τελών κατά τη διαδρομή και των τερματικών τελών του έτους  $n$ , εκφραζόμενο σε ονομαστικούς όρους, αναπροσαρμόζεται συναρτήσει της ποσοστιαίας διαφοράς μεταξύ του πραγματικού δείκτη πληθωρισμού και της πρόβλεψης του δείκτη πληθωρισμού για το έτος  $n$  και περιλαμβάνεται ως αναπροσαρμογή για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας του έτους  $n + 2$ .

Το καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο και το καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 4 στοιχεία γ) και δ), όταν εφαρμόζεται η λογιστική του ιστορικού κόστους, δεν υπόκεινται σε τιμαριθμική αναπροσαρμογή.

#### Άρθρο 27

##### Μηχανισμός καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας

1. Όσον αφορά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11 παράγραφος 2, εφαρμόζεται μηχανισμός καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας. Με βάση τον μηχανισμό αυτόν, ο κίνδυνος αλλαγής των εσόδων λόγω τυχόν αποκλίσεων από τις προβλέψεις των μονάδων εξυπηρέτησης που περιέχει το σχέδιο επιδόσεων κατανέμεται μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των χρηστών του εναέριου χώρου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Εφόσον, σε ένα συγκεκριμένο έτος  $n$ , ο πραγματικός αριθμός των μονάδων εξυπηρέτησης δεν αποκλίνει από τις προβλέψεις που περιέχει το σχέδιο επιδόσεων για το εν λόγω έτος  $n$  περισσότερο από 2 %, τα πρόσθετα έσοδα που προκύπτουν ή η απώλεια εσόδων που προκύπτει καλύπτονται πλήρως από τον ενδιαφερόμενο πάροχο ή τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

3. Εφόσον, σε ένα συγκεκριμένο έτος  $n$ , ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης υπερβαίνει τις μονάδες εξυπηρέτησης που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων για το εν λόγω έτος  $n$  περισσότερο από 2 %, το 70 % των πρόσθετων εσόδων που προκύπτουν για τον ενδιαφερόμενο πάροχο ή τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπερβαίνουν το 2 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και των προβλέψεων μετακυλύεται στους χρήστες του εναέριου χώρου με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας για το έτος  $n + 2$ .

Εφόσον, σε ένα συγκεκριμένο έτος  $n$ , ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης είναι μικρότερος των μονάδων εξυπηρέτησης που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων για το εν λόγω έτος  $n$  περισσότερο από 2 %, το 70 % της απώλειας εσόδων που προκύπτει για τον ενδιαφερόμενο πάροχο ή τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπερβαίνει το 2 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και των προβλέψεων μετακυλύεται στους χρήστες του εναέριου χώρου με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας για το έτος  $n + 2$ .

4. Εφόσον, σε ένα συγκεκριμένο έτος  $n$ , ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης είναι μικρότερος του 90 % των μονάδων εξυπηρέτησης που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων για το εν λόγω έτος  $n$ , το ποσό των απολεσθέντων εσόδων που προκύπτει για τον ενδιαφερόμενο πάροχο ή τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπερβαίνει το 10 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και των προβλέψεων μετακυλύεται πλήρως στους χρήστες του εναέριου χώρου με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας για το έτος  $n + 2$ .

Εφόσον, σε ένα συγκεκριμένο έτος  $n$ , ο πραγματικός αριθμός μονάδων εξυπηρέτησης υπερβαίνει το 110 % των μονάδων εξυπηρέτησης που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων για το εν λόγω έτος  $n$ , τα πρόσθετα έσοδα που προκύπτουν για τον ενδιαφερόμενο πάροχο ή τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας που υπερβαίνουν το 10 % της διαφοράς μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και των προβλέψεων μετακυλιούνται πλήρως στους χρήστες του εναέριου χώρου με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας για το έτος  $n + 2$ .

5. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μπορούν να αναπροσαρμόζουν τις τιμές των παραμέτρων του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας που καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3. Κατά την αναπροσαρμογή των εν λόγω τιμών, οι εθνικές εποπτικές αρχές:

- α) διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και τους ενδιαφερόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σχετικά με τις προβλεπόμενες τιμές·
- β) εξασφαλίζουν ότι η έκθεση των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον κίνδυνο που προκύπτει δεν είναι μικρότερη από το μέγιστο έσοδο σε κίνδυνο με βάση τον μηχανισμό που προβλέπεται στις παραγράφους 2 και 3·
- γ) λαμβάνουν υπόψη τη διαφοροποίηση του κόστους της παροχής χωρητικότητας από τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας λόγω διακύμανσης της κυκλοφορίας.

6. Το κάτωθι καθορισμένο κόστος δεν υπόκειται στις διατάξεις των παραγράφων 2 έως 5:

- α) το καθορισμένο κόστος που ορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·
- β) το καθορισμένο κόστος των μετεωρολογικών υπηρεσιών.

7. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από την εφαρμογή των παραγράφων 2 έως 5 το καθορισμένο κόστος των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν λάβει άδεια να παρέχουν υπηρεσίες αεροναυτιλίας χωρίς πιστοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.

8. Όσον αφορά το καθορισμένο κόστος που αναφέρεται στην παράγραφο 6 και, κατά περίπτωση, στην παράγραφο 7, τυχόν πρόσθετα έσοδα το έτος  $n$  λόγω διαφορών μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και των μονάδων εξυπηρέτησης που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων για το έτος αυτό μετακυλιούνται στους χρήστες του εναέριου χώρου, και κάθε απώλεια εσόδων ανακτάται από τους χρήστες του εναέριου χώρου, με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας το έτος  $n + 2$ .

9. Οι αναπροσαρμογές των τιμών μονάδας κατά το άρθρο 25 παράγραφος 2 στοιχεία β), γ), δ), ε), στ), ζ), η), θ), ι), ια) και ιβ) δεν υπόκεινται στις διατάξεις των παραγράφων 2 έως 5. Όσον αφορά τις αναπροσαρμογές κατά το άρθρο 25 παράγραφος 2 στοιχεία β), γ), δ), ε), στ), ζ), θ), ι) και ια), τυχόν πρόσθετα έσοδα το έτος  $n$  λόγω διαφορών μεταξύ των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και των μονάδων εξυπηρέτησης που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων για το έτος αυτό μετακυλιούνται στους χρήστες του εναέριου χώρου, και κάθε απώλεια εσόδων ανακτάται από τους χρήστες του εναέριου χώρου, με αναπροσαρμογή των τιμών μονάδας το έτος  $n + 2$ .

#### Άρθρο 28

#### Μηχανισμός καταμερισμού του κινδύνου κόστους

1. Όσον αφορά τα καθεστάτα παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11 παράγραφος 2, εφαρμόζεται μηχανισμός καταμερισμού του κινδύνου κόστους. Με βάση τον μηχανισμό αυτόν, οι διαφορές μεταξύ του καθορισμένου κόστους που περιέχει το σχέδιο επιδόσεων και του πραγματικού κόστους κατανέμονται μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των χρηστών του εναέριου χώρου, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Οι διαφορές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 κατανέμονται ως εξής:
- α) εφόσον, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος είναι χαμηλότερο του καθορισμένου κόστους, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή το οικείο κράτος μέλος διατηρεί πλήρως τη διαφορά·
  - β) εφόσον, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος υπερβαίνει το καθορισμένο κόστος, ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή το οικείο κράτος μέλος καλύπτει πλήρως τη διαφορά.
3. Η παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται εάν οι διαφορές μεταξύ του καθορισμένου κόστους και του πραγματικού κόστους προκύπτουν από τουλάχιστον μία από τις ακόλουθες αλλαγές:
- α) απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους νέων και υφιστάμενων επενδύσεων·
  - β) απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους που αναφέρεται στο άρθρο 22 παράγραφος 1 τρίτο εδάφιο·
  - γ) απρόβλεπτες και σημαντικές αλλαγές του κόστους συνταξιοδότησης που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 4, οι οποίες οφείλονται σε απρόβλεπτες μεταβολές της εθνικής νομοθεσίας για τη συνταξιοδότηση, στο λογιστικό δίκαιο για τη συνταξιοδότηση ή σε απρόβλεπτες μεταβολές των συνθηκών της χρηματοπιστωτικής αγοράς, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω μεταβολές του κόστους συνταξιοδότησης είναι εκτός του ελέγχου του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και, σε περίπτωση αύξησης του κόστους, ότι ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχει λάβει εύλογα μέτρα για να διαχειρισθεί την αύξηση του κόστους κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
  - δ) απρόβλεπτες και σημαντικές αλλαγές του κόστους, οι οποίες οφείλονται σε απρόβλεπτες μεταβολές των επιτοκίων δανειοδότησης του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας για τη χρηματοδότηση του κόστους, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω μεταβολές του κόστους είναι εκτός του ελέγχου του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και, σε περίπτωση αύξησης του κόστους, ότι ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχει λάβει εύλογα μέτρα για να διαχειρισθεί την αύξηση του κόστους κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
  - ε) απρόβλεπτες και σημαντικές αλλαγές του κόστους που οφείλονται σε απρόβλεπτες μεταβολές της εθνικής φορολογικής νομοθεσίας ή άλλων απρόβλεπτων νέων στοιχείων κόστους, τις οποίες δεν κάλυπτε το σχέδιο επιδόσεων αλλά απαιτούνται βάσει του νόμου.

Το καθορισμένο κόστος που αφορά το κόστος που αναφέρεται στην παρούσα παράγραφο προσδιορίζεται και κατηγοριοποιείται στο σχέδιο επιδόσεων, σύμφωνα με το παράρτημα II σημείο 3.3 στοιχείο η).

Οι διαφορές μεταξύ και του καθορισμένου και του πραγματικού κόστους που αναφέρονται στην παρούσα παράγραφο προσδιορίζονται και επεξηγούνται ετησίως σύμφωνα με το παράρτημα VII και το παράρτημα IX.

4. Όσον αφορά τις απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο α), οι διαφορές μεταξύ του καθορισμένου κόστους και του πραγματικού κόστους κατανέμονται ως εξής:

- α) εφόσον, κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους ή καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος είναι χαμηλότερο του καθορισμένου κόστους, ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιστρέφει την προκύπτουσα διαφορά στους χρήστες του εναέριου χώρου, με μείωση της τιμής μονάδας το έτος  $v + 2$  ή την επόμενη περίοδο αναφοράς, εκτός εάν, με βάση λεπτομερή αιτιολόγηση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, η εθνική εποπτική αρχή αποφασίσει, μετά από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου, ότι ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας δεν θα επιστρέψει μέρος της προκύπτουσας διαφοράς·
- β) εφόσον, κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους ή καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος υπερβαίνει το καθορισμένο κόστος σε ποσοστό έως 5 %, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακτά την προκύπτουσα διαφορά από τους χρήστες του εναέριου χώρου, με αύξηση της τιμής μονάδας το έτος  $v + 2$  ή την επόμενη περίοδο αναφοράς, με την προϋπόθεση ότι η εθνική εποπτική αρχή έχει εγκρίνει εμπεριστατωμένη αιτιολόγηση του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και ιδίως την ανάγκη αύξησης της χωρητικότητας, και μετά από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

Εφόσον, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας προτίθενται να προσθέσουν, να ματαιώσουν ή να αντικαταστήσουν μείζονες επενδύσεις όσον αφορά τις πληροφορίες για μείζονες επενδύσεις που προσδιορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με το παράρτημα II σημείο 2.2 στοιχείο β), οι αλλαγές αυτές εγκρίνονται από την εθνική εποπτική αρχή, μετά από διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

5. Όσον αφορά τις απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχείο β), οι διαφορές μεταξύ του καθορισμένου κόστους και του πραγματικού κόστους κατανέμονται ως εξής:

- α) εφόσον, κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους, το πραγματικό κόστος είναι χαμηλότερο του καθορισμένου κόστους που έχει καθορισθεί για το εν λόγω ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη επιστρέφουν την προκύπτουσα διαφορά στους χρήστες του εναέριου χώρου με μείωση της τιμής μονάδας για το έτος  $v + 2$ .



- β) εφόσον, κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους, το πραγματικό κόστος υπερβαίνει το καθορισμένο κόστος που έχει καθορισθεί για το εν λόγω ημερολογιακό έτος, τα κράτη μέλη ανακτούν την προκύπτουσα διαφορά από τους χρήστες του εναέριου χώρου με αύξηση της τιμής μονάδας για το έτος  $n + 2$ .
6. Όσον αφορά τις απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία γ), δ) και ε), οι διαφορές μεταξύ του καθορισμένου κόστους και του πραγματικού κόστους κατανέμονται ως εξής:
- α) εφόσον, κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους ή καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος είναι χαμηλότερο του καθορισμένου κόστους, ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος επιστρέφει την προκύπτουσα διαφορά στους χρήστες του εναέριου χώρου, με μείωση της τιμής μονάδας το έτος  $n + 2$ , την επόμενη περίοδο αναφοράς ή τις επόμενες δύο περιόδους αναφοράς, εάν τα ποσά που πρόκειται να ανακτηθούν επηρεάζουν δυσανάλογα την τιμή μονάδας·
- β) εφόσον, κατά τη διάρκεια ενός ημερολογιακού έτους ή καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το πραγματικό κόστος υπερβαίνει το καθορισμένο κόστος, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι ο ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ανακτά την προκύπτουσα διαφορά από τους χρήστες του εναέριου χώρου, με αύξηση της τιμής μονάδας το έτος  $n + 2$ , την επόμενη περίοδο αναφοράς ή τις επόμενες δύο περιόδους αναφοράς, εάν τα ποσά που πρόκειται να ανακτηθούν επηρεάζουν δυσανάλογα την τιμή μονάδας.
7. Οι εθνικές εποπτικές αρχές ελέγχουν σε ετήσια βάση κατά πόσον οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφαρμόζουν ορθά τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Οι εθνικές εποπτικές αρχές συντάσσουν έκθεση έως την 1η Σεπτεμβρίου του έτους  $n + 1$  με αντικείμενο τις κατά την παράγραφο 3 αλλαγές του κόστους που προέκυψαν το έτος  $n$ . Η έκθεση υποβάλλεται σε διαβούλευση με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές περιλαμβάνουν επίσης στην έκθεση που συντάσσουν έως την 1η Σεπτεμβρίου του έτους που έπεται του τελευταίου έτους της περιόδου αναφοράς το ισοζύγιο όλης της περιόδου αναφοράς όσον αφορά τις απρόβλεπτες αλλαγές του κόστους κατά την παράγραφο 3 στοιχεία α), γ), δ) και ε).

#### Άρθρο 29

##### Καθορισμός των τιμών μονάδας στις ζώνες χρέωσης

1. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τιμή μονάδας για κάθε ζώνη χρέωσης σε ετήσια βάση, σύμφωνα με το άρθρο 25. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, οι τιμές μονάδας δεν τροποποιούνται κατά τη διάρκεια του έτους.
2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τιμή μονάδας για το έτος  $n$  για κάθε ζώνη χρέωσης σύμφωνα με τις ακόλουθες απαιτήσεις:
- α) οι εθνικές εποπτικές αρχές υποβάλλουν, εξ ονόματος του οικείου κράτους μέλους, την υπολογισθείσα τιμή μονάδας στην Επιτροπή και στην CRCO του Eurocontrol έως την 1η Ιουνίου του έτους  $n-1$ . Η εν λόγω υποβολή περιλαμβάνει τους πίνακες αναφοράς και τις πρόσθετες πληροφορίες που προβλέπονται στο παράρτημα VII και στο παράρτημα IX·
- β) πριν από την 1η Νοεμβρίου του έτους  $n-1$ , εάν χρειαστεί, οι εθνικές εποπτικές αρχές επικαιροποιούν την υπολογισθείσα τιμή μονάδας που αναφέρεται στο στοιχείο α), μετά από διαβούλευση με τους χρήστες του εναέριου χώρου. Υποβάλλουν την εν λόγω υπολογισθείσα τιμή μονάδας, εξ ονόματος του οικείου κράτους μέλους, στην Επιτροπή και στην CRCO του Eurocontrol, το αργότερο έως την 1η Νοεμβρίου του έτους  $n-1$ ·
- γ) τα κράτη μέλη καθορίζουν την τιμή μονάδας για το έτος  $n$  το αργότερο έως τις 20 Δεκεμβρίου του έτους  $n-1$  και ενημερώνουν την Επιτροπή και την CRCO του Eurocontrol για την τιμή.
3. Η Επιτροπή επαληθεύει ότι οι τιμές μονάδας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 υπολογίζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο άρθρο 25 παράγραφος 2.

Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι μια τιμή μονάδας δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 25 παράγραφος 2, ενημερώνει σχετικά το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος και το καλεί να υποβάλει αναθεωρημένη τιμή μονάδας.

Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι η αναθεωρημένη τιμή μονάδας υπολογίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 25 παράγραφος 2, ενημερώνει σχετικά το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

4. Εάν, συνεπεία του χρόνου που απαιτείται για την ολοκλήρωση της διαδικασίας που αναφέρεται στην παράγραφο 3, η τιμή μονάδας για το έτος  $n$  αναθεωρηθεί μετά την έναρξη του έτους που αφορά και η εν λόγω αναθεώρηση επιφέρει διαφορά στα έσοδα, η τιμή μονάδας αναπροσαρμόζεται ως εξής:
- α) με μια πρώτη αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας το έτος που έπεται της αναθεώρησης της τιμής μονάδας, και·
- β) με τελική αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας δύο έτη μετά το έτος αυτό.

5. Εάν τα κράτη μέλη δεν έχουν εγκρίνει σχέδιο επιδόσεων πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς ή, εφόσον το σχέδιο επιδόσεων αναθεωρηθεί σύμφωνα με το άρθρο 18 κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, οι τιμές μονάδας υπολογίζονται εκ νέου, αν είναι απαραίτητο, και εφαρμόζονται το συντομότερο δυνατόν με βάση το εγκριθέν σχέδιο επιδόσεων ή το εγκριθέν αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων.

Εφόσον ένα σχέδιο επιδόσεων εγκριθεί μετά την έναρξη της περιόδου αναφοράς, τυχόν διαφορά στα έσοδα λόγω εφαρμογής της τιμής μονάδας ή των τιμών μονάδας που υπολογίστηκαν με βάση το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων, αντί της τιμής μονάδας ή των τιμών μονάδας που υπολογίστηκαν με βάση το εγκριθέν σχέδιο επιδόσεων, οδηγεί σε μια πρώτη αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας το έτος που έπεται της έγκρισης του σχεδίου επιδόσεων και σε τελική αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας δύο έτη μετά το έτος αυτό. Οι διατάξεις των άρθρων 27 και 28 εφαρμόζονται βάσει του εγκριθέντος σχεδίου επιδόσεων και ισχύουν αναδρομικά από την πρώτη ημέρα της περιόδου αναφοράς.

Εφόσον ένα σχέδιο επιδόσεων αναθεωρηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς σύμφωνα με το άρθρο 18, τυχόν διαφορά στα έσοδα λόγω εφαρμογής της τιμής μονάδας ή των τιμών μονάδας που υπολογίστηκαν με βάση το εγκριθέν σχέδιο επιδόσεων, αντί της τιμής μονάδας ή των τιμών μονάδας που υπολογίστηκαν με βάση το εγκριθέν αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων, οδηγεί σε μια πρώτη αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας το έτος που έπεται της έγκρισης του αναθεωρημένου σχεδίου επιδόσεων και σε τελική αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας δύο έτη μετά το έτος αυτό. Οι διατάξεις των άρθρων 27 και 28 εφαρμόζονται με βάση το εγκριθέν αναθεωρημένο σχέδιο επιδόσεων και ισχύουν αναδρομικά από την πρώτη ημέρα του έτους εφαρμογής του αναθεωρημένου σχεδίου επιδόσεων.

6. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 25 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να καθορίσουν την τιμή μονάδας που αναφέρεται στην παράγραφο 1 σε επίπεδο χαμηλότερο της τιμής μονάδας που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2. Στην περίπτωση αυτή, περιλαμβάνουν την εν λόγω χαμηλότερη τιμή μονάδας στους πίνακες αναφοράς για τον υπολογισμό των τιμών μονάδας σύμφωνα με το υπόδειγμα του πίνακα 2 του παραρτήματος ΙΧ. Η προκύπτουσα διαφορά στα έσοδα δεν ανακτάται από τους χρήστες του εναέριου χώρου.

#### Άρθρο 30

##### Διαφάνεια των τιμών μονάδας

1. Τα κράτη μέλη διαβουλεύονται, έως την 1η Αυγούστου κάθε έτους, με συντονισμένο τρόπο, με τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και τους συντονιστές αερολιμένων με αντικείμενο ουσιαστικά στοιχεία της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, όπως ορίζεται στο σημείο 2 του παραρτήματος XII. Η διαβούλευση αυτή μπορεί να διενεργείται ταυτόχρονα με τη διαβούλευση που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 3.

Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τους πίνακες αναφοράς και τις πληροφορίες που απαιτούνται από το παράρτημα ΙΧ στις οντότητες που καλούνται σε διαβούλευση τουλάχιστον τρεις εβδομάδες πριν από τη διαβούλευση.

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο την ίδια ημέρα διαβίβασής τους στα μέρη που συμμετέχουν στις διαβουλεύσεις. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το αποτέλεσμα της διαβούλευσης.

#### Άρθρο 31

##### Υπολογισμός των τελών

1. Τα τέλη κατά τη διαδρομή για συγκεκριμένη πτήση σε συγκεκριμένη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή ισούνται με το γινόμενο της τιμής μονάδας που έχει ορισθεί γι' αυτή τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή επί τις μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή για τη συγκεκριμένη πτήση.

2. Τα τερματικά τέλη για συγκεκριμένη πτήση σε συγκεκριμένη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών ισούνται με το γινόμενο της τιμής μονάδας που έχει ορισθεί γι' αυτή τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών επί τις μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης για τη συγκεκριμένη πτήση.

Για τον υπολογισμό των τερματικών τελών, η προσέγγιση και η αναχώρηση μιας πτήσης λογίζονται ως μία και μόνη πτήση. Η λογιζόμενη μονάδα είναι είτε η πτήση άφιξης είτε η πτήση αναχώρησης.

3. Τα κράτη μέλη απαλλάσσουν από τα τέλη κατά τη διαδρομή τις κάτωθι πτήσεις:

- α) τις πτήσεις που εκτελούνται με αεροσκάφος μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους απογείωσης κάτω των δύο μετρικών τόνων·
- β) τις μεικτές πτήσεις VFR/IFR (εξ όψεως και με όργανα) στις ζώνες χρέωσης, εφόσον οι πτήσεις εκτελούνται αποκλειστικά σύμφωνα με VFR και εφόσον δεν εισπράττεται τέλος κατά τη διαδρομή για τις πτήσεις VFR·

- γ) πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά, στο πλαίσιο επίσημης αποστολής, βασιλεύοντος μονάρχη και του στενού οικογενειακού του κύκλου, αρχηγών κρατών, αρχηγών κυβερνήσεων και υπουργών, εφόσον τεκμηριώνεται με το κατάλληλο δηλωτικό ή σημείωση στο σχέδιο πτήσης ότι η πτήση εκτελείται αποκλειστικά προς τον σκοπό αυτό·
- δ) πτήσεις έρευνας και διάσωσης που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τον ενδεδειγμένο αρμόδιο φορέα.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν απαλλάσσουν από τα τέλη κατά τη διαδρομή τις κάτωθι πτήσεις:
- α) στρατιωτικές πτήσεις που εκτελούνται με αεροσκάφος κράτους μέλους ή οιασδήποτε τρίτης χώρας·
- β) εκπαιδευτικές πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά εντός του εναέριου χώρου του σχετικού κράτους μέλους και αποκλειστικά για την κτήση πτυχίου, ή ειδικότητας αν πρόκειται για πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, εφόσον αυτό τεκμηριώνεται με κατάλληλη σημείωση στο σχέδιο πτήσης ότι η πτήση εκτελείται αποκλειστικά προς τον σκοπό αυτό·
- γ) πτήσεις που εκτελούνται αποκλειστικά για τον έλεγχο ή τη δοκιμή εξοπλισμού που χρησιμοποιείται ή πρόκειται να χρησιμοποιείται ως επίγειο αεροναυτιλιακό βοήθημα, εξαιρουμένων των πτήσεων για τη μετακίνηση των σχετικών αεροσκαφών·
- δ) πτήσεις που τερματίζονται στον αερολιμένα από τον οποίο απογειώθηκε το αεροσκάφος και κατά τη διάρκεια των οποίων δεν πραγματοποιήθηκε ενδιάμεση προσγείωση·
- ε) πτήσεις εξ όψεως (VFR)·
- στ) πτήσεις ανθρωπιστικού χαρακτήρα που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τον ενδεδειγμένο αρμόδιο φορέα·
- ζ) τελωνειακές και αστυνομικές πτήσεις.
5. Τα κράτη μέλη μπορούν να απαλλάσσουν από τα τερματικά τέλη τις πτήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4.
6. Τα κράτη μέλη καλύπτουν το κόστος των υπηρεσιών που παρείχαν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε πτήσεις απαλλασσόμενες από τα τέλη κατά τη διαδρομή ή τα τερματικά τέλη σύμφωνα με τις παραγράφους 3, 4 ή 5.

#### Άρθρο 32

#### Διαφοροποίηση των τελών αεροναυτιλίας

1. Τα κράτη μέλη μπορούν, σε ισότιμη και διαφανή βάση, να διαφοροποιούν τα τέλη αεροναυτιλίας για τους χρήστες του εναέριου χώρου με σκοπό:
- α) να βελτιστοποιείται η χρήση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
- β) να μειώνονται οι επιπτώσεις των πτήσεων στο περιβάλλον·
- γ) να μειώνεται ο βαθμός συμφόρησης του δικτύου σε συγκεκριμένη περιοχή ή σε συγκεκριμένη διαδρομή σε συγκεκριμένο χρόνο·
- δ) να επιταχυνθεί ανάπτυξη των ικανοτήτων του συστήματος SESAR ATM πριν από τη χρονική περίοδο που προβλέπεται στα κοινά έργα κατά το άρθρο 15α παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, ιδίως με σκοπό την παροχή κινήτρων για τον εξοπλισμό των αεροσκαφών με συστήματα που προβλέπονται στα εν λόγω κοινά έργα.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η διαφοροποίηση των τελών ως προς τα στοιχεία α) έως γ) της παρούσας παραγράφου δεν επιφέρει οποιαδήποτε συνολική μεταβολή των ετήσιων εσόδων του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας σε σύγκριση με την κατάσταση κατά την οποία δεν θα είχαν διαφοροποιηθεί. Πλεονασματικές ή ελλειμματικές ανακτήσεις επιφέρουν αναπροσαρμογή της τιμής μονάδας το έτος  $n + 2$ .

2. Η διαφοροποίηση των τελών αεροναυτιλίας εφαρμόζεται στα τέλη διαδρομής ή στα τερματικά τέλη, ή αμφότερα.

Πριν από την εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών, τα κράτη μέλη διαβουλεύονται με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναέριου χώρου και των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με αντικείμενο την εν λόγω προβλεπόμενη διαφοροποίηση.

3. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν την ορθή εφαρμογή της διαφοροποίησης των τελών αεροναυτιλίας από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και συντάσσουν έκθεση σύμφωνα με το άρθρο 37 παράγραφος 1.

#### Άρθρο 33

#### Είσπραξη των τελών

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εισπράττουν τα τέλη μέσω ενιαίου τέλους ανά πτήση. Εφόσον τα τέλη χρεώνονται και εισπράττονται σε περιφερειακή βάση, το νόμισμα χρέωσης μπορεί να είναι το ευρώ και επιτρέπεται η προσθήκη τιμής μονάδας διοικητικής διεκπεραίωσης στην αντίστοιχη τιμή μονάδας με σκοπό την κάλυψη του κόστους χρέωσης και είσπραξης.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα ποσά που εισπράττονται υπέρ αυτών χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση του καθορισμένου κόστους σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.
3. Οι χρήστες του εναέριου χώρου καταβάλλουν εγκαίρως και πλήρως όλα τα τέλη αεροναυτιλίας με τα οποία χρεώνονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.
4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν την εφαρμογή αποτελεσματικών και αναλογικών μέτρων επιβολής για την είσπραξη των τελών αεροναυτιλίας, εφόσον είναι αναγκαίο. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν άρνηση εξυπηρέτησης, κράτηση αεροσκάφους ή άλλα εκτελεστικά μέτρα σύμφωνα με το δίκαιο του οικείου κράτους μέλους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

### ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 34

#### Απλουστευμένο σύστημα χρέωσης

1. Με την επιφύλαξη των όρων που καθορίζονται στην παράγραφο 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να καθορίσουν και να εφαρμόζουν απλουστευμένο σύστημα χρέωσης για τη διάρκεια μιας ολόκληρης περιόδου αναφοράς σε:
  - α) μία ή περισσότερες της μίας ζώνες χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή ή χρέωσης τερματικών τελών·
  - β) έναν ή περισσότερους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας στη ζώνη ή στις ζώνες χρέωσης κατά το στοιχείο α).
2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να καθορίσουν και να εφαρμόζουν απλουστευμένο σύστημα χρέωσης κατά την παράγραφο 1 μόνον εάν πληρούνται όλοι οι κάτωθι όροι:
  - α) απόφαση της Επιτροπής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2, το άρθρο 15 παράγραφος 2 ή 4 επιβεβαιώνει ότι οι στόχοι επιδόσεων που έχει καθορίζει το κράτος μέλος στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων κατά το άρθρο 12 συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης·
  - β) οι στόχοι επιδόσεων όσον αφορά τα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, της χωρητικότητας και του περιβάλλοντος επιτεύχθηκαν κατά την τριετία που προηγήθηκε της έγκρισης του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων κατά το άρθρο 12·
  - γ) το σχέδιο επιδόσεων περιλαμβάνει καθεστώς παροχής κινήτρων για τους στόχους χωρητικότητας, όπως απαιτείται στο άρθρο 11·
  - δ) οι ενδιαφερόμενοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και χρήστες του εναέριου χώρου γνωμοδότησαν σχετικά με την προβλεπόμενη απόφαση και οι χρήστες του εναέριου χώρου που εκπροσωπούν τουλάχιστον το 65 % των πτήσεων IFR που εκτελούνται στον εναέριο χώρο στον οποίο το/τα ενδιαφερόμενο/-α κράτος/-η μέλος/-η είναι αρμόδιο/-α για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας συμφωνούν με την προβλεπόμενη απόφαση.
3. Εάν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να καθιερώσουν και να εφαρμόζουν απλουστευμένο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με την παράγραφο 2, δεν εφαρμόζουν:
  - α) τον μηχανισμό καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 και στο άρθρο 27. Λόγω της μη εφαρμογής του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας, τον κίνδυνο κυκλοφορίας αναλαμβάνει, συνεπώς, πλήρως ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
  - β) τις διατάξεις του άρθρου 28 παράγραφοι 4 έως 6 σχετικά με τον μηχανισμό καταμερισμού του κινδύνου κόστους·
  - γ) τις πλεονασματικές ή ελλειμματικές ανακτήσεις λόγω της διαφοροποίησης των τελών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 32.

Κάθε μεταφορά από έτη προηγούμενα της περιόδου αναφοράς στην οποία εφαρμόζεται το απλουστευμένο σύστημα χρέωσης λαμβάνεται πάντοτε υπόψη στον υπολογισμό των τιμών μονάδας.

4. Εάν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να καθιερώσουν και να εφαρμόζουν απλουστευμένο σύστημα χρέωσης σύμφωνα με την παράγραφο 2, καθορίζουν και τεκμηριώνουν την απόφασή τους στο σχέδιο επιδόσεων, σύμφωνα με το σημείο 1.7 του παραρτήματος II.

#### Άρθρο 35

#### Τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και υπηρεσίες CNS, MET και AIS και υπηρεσίες δεδομένων ATM υποκείμενες στις συνθήκες της αγοράς

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν, πριν ή κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ότι η παροχή ορισμένων ή όλων των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των υπηρεσιών CNS, MET, AIS ή των υπηρεσιών δεδομένων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («ATM») στις οικείες ζώνες χρέωσης κατά το άρθρο 21, υπόκειται στις συνθήκες της αγοράς.

2. Εφόσον κράτος μέλος ή κράτη μέλη αποφασίσουν να εφαρμόσουν την παράγραφο 1, για την προσεχή περίοδο αναφοράς ή, ανάλογα με την περίπτωση, για την υπόλοιπη διάρκεια της περιόδου αναφοράς και όσον αφορά τις οικείες υπηρεσίες:
- α) δεν εφαρμόζουν στόχους οικονομικής αποδοτικότητας, ούτε καθορίζουν καθορισμένο κόστος, για τους κύριους δείκτες επιδόσεων κατά το σημείο 4.1 του τμήματος 2 του παραρτήματος I·
  - β) δεν εφαρμόζουν μηχανισμό καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας και μηχανισμό καταμερισμού του κινδύνου κόστους σύμφωνα με τα άρθρα 27 και 28·
  - γ) δεν παρέχουν οικονομικά κίνητρα στα κύρια πεδία επιδόσεων που αφορούν τη χωρητικότητα και το περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 11·
  - δ) δεν υπολογίζουν τα τεματικά τέλη σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 2·
  - ε) δεν ορίζουν τιμές μονάδας τεματικής εξυπηρέτησης σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 29·
  - στ) δεν υπόκεινται σε απαιτήσεις διαβούλευσης κατά το άρθρο 24 παράγραφος 3.

Τα στοιχεία δ) έως στ) εφαρμόζονται μόνον για τις τεματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας.

Εάν, κατά τη διάρκεια περιόδου αναφοράς, ένα κράτος μέλος αποφασίσει να εφαρμόσει την παράγραφο 1, οφείλει επίσης να αναθεωρήσει το οικείο σχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1 όσον αφορά τις σχετικές υπηρεσίες.

3. Τα κράτη μέλη αποφασίζουν να εφαρμόσουν την παράγραφο 1 μόνον αφού ολοκληρωθούν όλες οι ακόλουθες ενέργειες:
- α) η οικεία εθνική εποπτική αρχή έχει διαπιστώσει, βάσει λεπτομερούς αξιολόγησης σύμφωνα με τους όρους του παραρτήματος X, ότι η παροχή των εν λόγω υπηρεσιών υπόκειται στις συνθήκες της αγοράς·
  - β) συμβουλευτήκε τους εκπροσώπους των χρηστών του εναερίου χώρου με αντικείμενο την προβλεπόμενη απόφαση και την εν λόγω αξιολόγηση, και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις τους, κατά περίπτωση·
  - γ) δημοσιοποίησε την προβλεπόμενη απόφαση και την εν λόγω αξιολόγηση·
  - δ) υπέβαλε την προβλεπόμενη απόφαση και την αξιολόγηση στην Επιτροπή και έλαβε την έγκριση της Επιτροπής.

Όσον αφορά το στοιχείο δ), το κράτος μέλος υποβάλλει την αξιολόγηση το αργότερο 12 μήνες πριν από την έναρξη περιόδου αναφοράς ή, σε περίπτωση αξιολόγησης κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης. Η Επιτροπή ενημερώνει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος εάν συμφωνεί ότι η αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τους όρους που προβλέπονται στο παράρτημα X. Η Επιτροπή ενημερώνει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Εφόσον είναι απαραίτητο, η Επιτροπή ζητεί συμπληρωματικές πληροφορίες από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, το οποίο τις παρέχει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. Εάν κράτος μέλος αποφασίσει να εφαρμόσει την παράγραφο 1, η οικεία εθνική εποπτική αρχή αξιολογεί τακτικά εάν εξακολουθούν να πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στο παράρτημα X.

Εάν η εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι οι εν λόγω όροι δεν πληρούνται πλέον, το κράτος μέλος ανακαλεί, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, την απόφασή του, αφού ολοκληρωθούν οι ενέργειες που καθορίζονται στα στοιχεία β) έως δ) της παραγράφου 3.

Μετά την εν λόγω ανάκληση, το κράτος μέλος δεν εφαρμόζει, την προσεχή περίοδο αναφοράς ή, ανάλογα με την περίπτωση, την υπόλοιπη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο της παραγράφου 2 όσον αφορά τις σχετικές υπηρεσίες. Εάν η ανάκληση επέλθει κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, το οικείο κράτος μέλος αναθεωρεί επίσης το σχέδιο επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφος 1.

5. Εάν οι υπηρεσίες που υπόκεινται στην εφαρμογή της παραγράφου 1 παρέχονται σε κοινή ζώνη χρέωσης που έχει καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι η παροχή ορισμένων ή όλων αυτών των υπηρεσιών υπόκειται στις συνθήκες της αγοράς μόνον από κοινού. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη μεριμνούν από κοινού για την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος άρθρου.

6. Εάν ένα κράτος μέλος αποφασίσει να εφαρμόσει την παράγραφο 1, υποβάλλει στην Επιτροπή τις πληροφορίες που καθορίζονται στο παράρτημα XI το πρώτο έτος κάθε περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή δεν δημοσιοποιεί αυτές τις πληροφορίες.

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

#### ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

#### Άρθρο 36

#### Παροχή πληροφοριών

1. Για τους σκοπούς της παρακολούθησης σύμφωνα με το άρθρο 37, οι εθνικές εποπτικές αρχές, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων, οι συντονιστές αερολιμένων, οι χρήστες του εναερίου χώρου και ο διαχειριστής δικτύου παρέχουν στην Επιτροπή τα δεδομένα που αναφέρονται στο παράρτημα VI σύμφωνα με τις ειδικές εφαρμοστέες απαιτήσεις σε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος που καθορίζεται στο εν λόγω παράρτημα. Τα δεδομένα παρέχονται δωρεάν και σε ηλεκτρονική μορφή.

Όσον αφορά τους χρήστες του εναερίου χώρου, το παρόν άρθρο εφαρμόζεται μόνον σε χρήστες που εκτελούν περισσότερες από 35 000 πτήσεις ετησίως στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, οι οποίες υπολογίζονται ως ο μέσος όρος των τριών προηγούμενων ετών.

2. Στην περίπτωση που τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την παράγραφο 1 έχουν ήδη διαβιβάσει ορισμένα ή όλα τα δεδομένα αυτά στον Eurocontrol ή στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, δεν απαιτείται να παρέχουν τα εν λόγω δεδομένα στην Επιτροπή, υπό τον όρο ότι ενημερώνουν την Επιτροπή για τα δεδομένα που έχουν ήδη διαβιβάσει, πότε τα διαβίβασαν και κατά πόσον τα διαβίβασαν στον Eurocontrol ή στον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

3. Τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά την παράγραφο 1 λαμβάνουν τα μέτρα που απαιτούνται για να εξασφαλιστεί η ποιότητα, η επικύρωση και η έγκαιρη διαβίβαση των δεδομένων που οφείλουν να παρέχουν σύμφωνα με την παράγραφο 1. Τα κράτη μέλη, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις οικείες διαδικασίες ελέγχου της ποιότητας και επικύρωσης όσον αφορά τα εν λόγω δεδομένα.

### Άρθρο 37

#### Παρακολούθηση και εκθέσεις

1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές παρακολουθούν τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχονται σε εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους, με σκοπό να αξιολογούν κατά πόσον επιτυγχάνονται οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στα σχέδια επιδόσεων.

Εάν μια εθνική εποπτική αρχή διαπιστώσει ότι οι εν λόγω στόχοι δεν επιτυγχάνονται, ή ενδέχεται να μην επιτευχθούν, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή σχετικά. Χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος ή η ενδιαφερόμενη εθνική εποπτική αρχή εφαρμόζει, για να διορθώσει την κατάσταση και να επιτύχει τους στόχους που καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων, τα κατάλληλα μέτρα που έχει καθορίσει, λαμβάνοντας υπόψη τα διορθωτικά μέτρα που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123. Κοινοποιεί αυτά τα κατάλληλα μέτρα στην Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

Το αργότερο έως την 1η Ιουνίου κάθε έτους, οι εθνικές εποπτικές αρχές υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τα αποτελέσματα της παρακολούθησης κατά το πρώτο εδάφιο σχετικά με το προηγούμενο έτος.

2. Η Επιτροπή παρακολουθεί τις επιδόσεις των λειτουργιών δικτύου και αξιολογεί κατά πόσον επιτυγχάνονται οι στόχοι επιδόσεων που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων του δικτύου.

Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι δεν επιτυγχάνονται ή ενδέχεται να μην επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων που προβλέπονται στο σχέδιο επιδόσεων του δικτύου, ζητεί από τον διαχειριστή δικτύου να καθορίσει κατάλληλα μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης και την επίτευξη των εν λόγω στόχων. Ο διαχειριστής δικτύου κοινοποιεί τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

3. Βάσει των εκθέσεων κατά το τελευταίο εδάφιο της παραγράφου 1, της παρακολούθησής της κατά την παράγραφο 2 και της ανάλυσης των δεδομένων που λαμβάνει σύμφωνα με το άρθρο 36 παράγραφος 1, η Επιτροπή παρακολουθεί τις επιδόσεις παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τις λειτουργίες του δικτύου και διενεργεί τακτικές αξιολογήσεις της επίτευξης των στόχων επιδόσεων. Η Επιτροπή ενημερώνει τα κράτη μέλη για τις οικείες δραστηριότητες παρακολούθησης, τουλάχιστον μία φορά ανά έτος.

### Άρθρο 38

#### Δημοσίευση

1. Τα κράτη μέλη δημοσιοποιούν, ιδίως με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων, τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τυχόν αποφάσεις που έχουν λάβει σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 4 και 5·
- β) τυχόν αποφάσεις που έχουν λάβει σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 στοιχείο γ)·
- γ) τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 12·
- δ) τα σχέδια επιδόσεων που έχουν εγκριθεί κατά το άρθρο 16·
- ε) τους πίνακες αναφοράς που αναφέρονται στα άρθρα 24, 29 και 30.

2. Ο διαχειριστής δικτύου δημοσιοποιεί, ιδίως με τη χρήση ηλεκτρονικών μέσων, τις ακόλουθες πληροφορίες:

- α) το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου κατά το άρθρο 19 παράγραφος 1·
- β) το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου που έχει εγκριθεί κατά το άρθρο 19 παράγραφος 3.

3. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα, τις εκθέσεις και το υποστηρικτικό υλικό του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων σχετικά τη συνδρομή που παρέχει ο εν λόγω φορέας σύμφωνα με το άρθρο 3.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

## ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

## Άρθρο 39

**Αιτιολόγηση και προσφυγή κατά εθνικών αποφάσεων**

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι δεόντως αιτιολογημένες και υπόκεινται σε αποτελεσματική δικαστική προσφυγή σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο.

## Άρθρο 40

**Κατάργηση**

Οι εκτελεστικοί κανονισμοί (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 καταργούνται από την 1η Ιανουαρίου 2020. Ωστόσο, οι εν λόγω κανονισμοί εξακολουθούν να ισχύουν για τους σκοπούς της εφαρμογής του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης που αφορούν τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

## Άρθρο 41

**Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 11 Φεβρουαρίου 2019.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
Jean-Claude JUNCKER

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΚΥΡΙΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ (KEY PERFORMANCE INDICATORS/ΚΡΠΙ) ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΣΤΟΧΩΝ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ

## ΤΜΗΜΑ 1

## ΚΡΠ για τον καθορισμό στόχων σε κλίμακα Ένωσης και δείκτες παρακολούθησης σε κλίμακα Ένωσης

## 1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

## 1.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

Ελάχιστο επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων που πρέπει να επιτυγχάνουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχουν πιστοποιηθεί για να παρέχουν υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας. Ο παρών ΚΡΠ μετρά το επίπεδο υλοποίησης των κάτωθι στόχων διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων:

- α) την πολιτική και τους στόχους ασφάλειας πτήσεων,
- β) τη διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων,
- γ) τη διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων,
- δ) την προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων,
- ε) την καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων.

## 1.2. Δείκτες παρακολούθησης

- α) Το ποσοστό παρεισφρήσεων σε διάδρομο σε κλίμακα Ένωσης που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια πτήσεων, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 1.2 στοιχείο α) του τμήματος 2·
- β) το ποσοστό παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού σε κλίμακα Ένωσης που έχουν επίπτωση στην ασφάλεια πτήσεων, όπως υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 1.2 στοιχείο β) του τμήματος 2·

## 2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

## 2.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

Ο παρών ΚΡΠ μετρά τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

- α) ο δείκτης είναι η σύγκριση μεταξύ του μήκους του τμήματος της πραγματικής τροχιάς κατά τη διαδρομή όπως προκύπτει από τα δεδομένα επιτήρησης με τη διανυόμενη απόσταση, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν, όπως ορίζει το άρθρο 1, αναφερόμενος εφεξής «ευρωπαϊκός εναέριος χώρος»·
- β) ως «τμήμα κατά τη διαδρομή» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·
- γ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενου εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν, ως αφετηρία ή προορισμός, αντιστοίχως, αντί τον αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού·
- δ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενου εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·
- ε) «διανυόμενη απόσταση» είναι συνάρτηση της θέσης του σημείου εισόδου της πτήσης σε κάθε τμήμα του εναερίου χώρου και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτό για όλα τα τμήματα της τροχιάς. Η διανυόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού της πτήσης·
- στ) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

## 2.2. Δείκτες παρακολούθησης

- α) Η μέση αποδοτικότητα της τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, η οποία υπολογίζεται ως εξής:
  - ι) η διαφορά μεταξύ του μήκους του τμήματος της τροχιάς κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης και του αντίστοιχου τμήματος της απόστασης ορθοδρομίας, αθροιστικά σε όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·



- ii) ως «τμήμα κατά τη διαδρομή» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·
  - iii) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενου εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν, ως αφετηρία ή προορισμός, αντιστοίχως, αντί τον αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού·
  - iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενου εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·
  - v) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.
- β) Η μέση οριζόντια αποδοτικότητα της συντομότερης υπό περιορισμούς τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται ως εξής:
- i) ο δείκτης είναι η διαφορά μεταξύ του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της συντομότερης διαδρομής υπό περιορισμούς που είναι διαθέσιμη για τον προγραμματισμό πτήσεων, όπως υπολογίζεται με τους αλγορίθμους προσδιορισμού του ίχνους και με τα συστήματα επικύρωσης του σχεδίου πτήσης του διαχειριστή δικτύου, μετρούμενη από το σημείο εισόδου στην τερματική περιοχή ελιγμών έως το σημείο εξόδου από αυτήν, και του αντίστοιχου τμήματος της απόστασης ορθοδρομίας, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·
  - ii) ο εν λόγω δείκτης αφορά τους περιορισμούς του εναερίου χώρου κατά τις ημέρες με και χωρίς στρατιωτικές δραστηριότητες που δημοσιεύονται στο έγγραφο διαθεσιμότητας διαδρομής που εκδίδει ο διαχειριστής δικτύου και την πραγματική κατάσταση των διαδρομών υπό όρους κατά την υποβολή του τελευταίου σχεδίου πτήσης·
  - iii) ως «τμήμα κατά τη διαδρομή» νοείται το τμήμα της απόστασης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·
  - iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενου εκτός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν, ως αφετηρία ή προορισμός, αντιστοίχως, αντί τον αερολιμένα αναχώρησης ή προορισμού·
  - v) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενου εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη ευρωπαϊκό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του ευρωπαϊκού εναερίου χώρου·
  - vi) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.
- γ) Η αποτελεσματική χρήση δεσμευμένου ή απομονωμένου εναερίου χώρου υπολογίζεται ως ο λόγος του αρχικά αιτηθέντος χρόνου δέσμευσης ή απομόνωσης από τη γενική εναέρια κυκλοφορία, προς τον τελικώς χορηγηθέντα χρόνο για τη δραστηριότητα για την οποία απαιτείται η εν λόγω απομόνωση ή δέσμευση. Ο δείκτης υπολογίζεται για κάθε χορήγηση εναερίου χώρου που κοινοποιείται στον διαχειριστή δικτύου.
- δ) Το ποσοστό προγραμματισμού μέσω των διαθέσιμων δομών εναερίου χώρου, όπου συμπεριλαμβάνονται δεσμευμένος ή απομονωμένος εναέριος χώρος και διαδρομές υπό όρους, για τη γενική εναέρια κυκλοφορία υπολογίζεται ως ο λόγος των αεροσκαφών με σχέδιο πτήσης μέσω αυτών των δομών εναερίου χώρου προς τον αριθμό αεροσκαφών που θα μπορούσαν να είχαν προγραμματισθεί μέσω αυτών των δομών εναερίου χώρου.
- ε) Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων δομών εναερίου χώρου, όπου συμπεριλαμβάνονται δεσμευμένος ή απομονωμένος εναέριος χώρος και διαδρομές υπό όρους, για τη γενική εναέρια κυκλοφορία υπολογίζεται ως ο λόγος των αεροσκαφών που διέρχονται από αυτές τις δομές εναερίου χώρου προς τον αριθμό αεροσκαφών που θα μπορούσαν να είχαν προγραμματισθεί μέσω αυτών των δομών εναερίου χώρου.

### 3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

#### 3.1. Κύριος δείκτης επιδόσεων

Η μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

- α) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή είναι η καθυστέρηση που υπολογίζει ο διαχειριστής δικτύου, εκφραζόμενη ως η διαφορά μεταξύ του εκτιμώμενου χρόνου απογείωσης και του υπολογιζόμενου χρόνου απογείωσης που έχει χορηγήσει ο διαχειριστής δικτύου·

β) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη νοείται ως:

«εκτιμώμενος χρόνος απογείωσης»: ο προβλεπόμενος χρόνος κατά τον οποίο το αεροσκάφος θα καταστεί αερομεταφερόμενο όπως τον έχει υπολογίσει ο διαχειριστής δικτύου με βάση τον τελευταίο εκτιμώμενο χρόνο αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης, ή ο στοχευόμενος χρόνος αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης για τους αερολιμένες που υπόκεινται σε διαδικασίες συνεργατικής λήψης αποφάσεων των αερολιμένων, συν τον εκτιμώμενο χρόνο τροχοδρόμησης εξόδου όπως τον έχει υπολογίσει ο διαχειριστής δικτύου·

«υπολογιζόμενος χρόνος απογείωσης»: ο χρόνος που χορηγεί ο διαχειριστής δικτύου για την ημέρα της πτητικής λειτουργίας, συνεπεία τακτικής κατανομής χρονοθυρίδων, κατά τον οποίο η πτήση αναμένεται να καταστεί αερομεταφερόμενη·

«εκτιμώμενος χρόνος τροχοδρόμησης εξόδου»: ο εκτιμώμενος χρόνος μεταξύ της αναχώρησης από τη θέση στάθμευσης και της απογείωσης. Η εκτίμηση αυτή περιλαμβάνει κάθε ενδιάμεση καθυστέρηση στο σημείο αναμονής ή λόγω εξ αποστάσεως αποπάγωσης πριν από την απογείωση·

γ) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

δ) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

### 3.2. Δείκτες παρακολούθησης

α) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, καθυστέρησης ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση που καταλογίζεται στις τερματικές και στις αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας και οφείλεται σε περιορισμούς προσγείωσης στον αερολιμένα προορισμού, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) ο παρών δείκτης είναι η μέση δημιουργούμενη καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη ανά εισερχόμενη πτήση IFR·

ii) ο παρών δείκτης περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR που προσγειώνονται στον αερολιμένα προορισμού και καλύπτει όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

β) Το ποσοστό των πτήσεων με καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή άνω των 15 λεπτών, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 στοιχείο α)·

ii) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·

iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

γ) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, των καθυστερήσεων πάσης φύσεως κατά την αναχώρηση ανά πτήση, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:

i) ο παρών δείκτης είναι η μέση καθυστέρηση που οφείλεται σε:

— καθυστερήσεις λόγω λειτουργιών της αεροπορικής εταιρείας·

— καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή που αναφέρθηκε από τους χρήστες του εναερίου χώρου·

— αντιδραστική (αλυσιδωτή) καθυστέρηση·

— καθυστέρηση λειτουργιών του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένης της καθυστέρησης ATFM του αερολιμένα που ανέφεραν χρήστες του εναερίου χώρου, η οποία προκλήθηκε από ρύθμιση με βάση τον όγκο της κυκλοφορίας σε τοποθεσία αναφοράς ταξινομημένη ως ζώνη αεροδρομίου ή αεροδρόμιο·

ii) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

## 4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

### 4.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

Η χρόνο με τον χρόνο μεταβολή του μέσου «καθορισμένου κόστους μονάδας (DUC)» σε κλίμακα Ένωσης για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

α) ο παρών δείκτης εκφράζεται ως ποσοστό και αποτυπώνει τις ετήσιες διακυμάνσεις του μέσου καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, με αφητηρία τη βασική τιμή που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α)·

- β) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
- γ) το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης είναι ο λόγος του καθορισμένου κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενο σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, που αναμένεται κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου αναφοράς σε κλίμακα Ένωσης, όπως περιλαμβάνεται στις παραδοχές της Επιτροπής για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 παράγραφος 3·
- δ) το μέσο καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή σε κλίμακα Ένωσης υπολογίζεται σε ευρώ και σε πραγματικούς όρους.

#### 4.2. Δείκτες παρακολούθησης

Το πραγματικό κόστος μονάδας με το οποίο επιβαρύνονται οι χρήστες χωριστά για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σε κλίμακα Ένωσης, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

- α) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς ως ο σταθμισμένος μέσος όρος του αθροίσματος του καθορισμένου κόστους μονάδας για κάθε κράτος μέλος για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των προσαρμογών κατά το άρθρο 25 παράγραφος 2 που προκύπτουν για το εν λόγω έτος·
- β) ο παρών δείκτης εκφράζεται σε ευρώ και σε ονομαστικούς όρους.

#### ΤΜΗΜΑ 2

#### Κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων σε τοπικό επίπεδο και δείκτες παρακολούθησης σε τοπικό επίπεδο

##### 1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

##### 1.1. Κύριος δείκτης επιδόσεων

Επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων κατά το σημείο 1.1 του τμήματος 1.

Για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο όρος «τοπικός» αφορά το επίπεδο των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

##### 1.2. Δείκτες παρακολούθησης

- α) Το ποσοστό παρεισφρήσεων σε διάδρομο σε αερολιμένες ευρισκόμενους σε κράτος μέλος, το οποίο υπολογίζεται ως ο συνολικός αριθμός παρεισφρήσεων σε διάδρομο με επίπτωση στην ασφάλεια που σημειώθηκαν στους αερολιμένες αυτούς, διαιρούμενο διά του συνολικού αριθμού κινήσεων IFR και VFR στους αερολιμένες αυτούς.
- β) Το ποσοστό παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού εντός του εναερίου χώρου όλων των μονάδων υπηρεσιών ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας σε κράτος μέλος, το οποίο υπολογίζεται ως ο συνολικός αριθμός παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού με επίπτωση στην ασφάλεια που σημειώθηκαν στον εν λόγω εναέριο χώρο διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού των ωρών πτήσης που ελέγχθηκαν εντός του εν λόγω εναερίου χώρου.
- γ) Το ποσοστό παρεισφρήσεων σε διάδρομο σε αερολιμένα, το οποίο υπολογίζεται ως το συνολικό πλήθος παρεισφρήσεων σε διάδρομο που σημειώθηκαν στον αερολιμένα αυτόν με επίπτωση στην ασφάλεια, στις οποίες συνέβαλαν ενδεχομένως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή οι υπηρεσίες CNS, διαιρούμενο διά του συνολικού αριθμού κινήσεων IFR και VFR στον αερολιμένα αυτόν.
- δ) Το ποσοστό παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού εντός του εναερίου χώρου στον οποίο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχει υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας, το οποίο υπολογίζεται ως ο συνολικός αριθμός παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού με επίπτωση στην ασφάλεια στις οποίες συνέβαλαν ενδεχομένως οι υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας ή οι υπηρεσίες CNS, διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού των ωρών πτήσης που ελέγχθηκαν εντός του εν λόγω εναερίου χώρου.
- ε) Εφόσον εφαρμόζονται αυτόματα συστήματα καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, η χρήση των εν λόγω συστημάτων από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ως συνιστώσα του οικείου πλαισίου διαχείρισης της διακινδύνευσης, με σκοπό τη συλλογή, την αποθήκευση και την ανάλυση σε σχεδόν πραγματικό χρόνο δεδομένων σχετικών με, τουλάχιστον, τις παραβιάσεις των ελαχίστων διαχωρισμού και τις παρεισφρήσεις σε διάδρομο.

Οι δείκτες παρακολούθησης που αναφέρονται στο παρόν στοιχείο υπολογίζονται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.

Για τους σκοπούς των δεικτών κατά τα στοιχεία α) και γ), ο όρος «τοπικός» αφορά το επίπεδο αερολιμένα. Για τους σκοπούς του δείκτη κατά το στοιχείο β), ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο. Για τους σκοπούς του δείκτη κατά το στοιχείο δ), ο όρος «τοπικός» αφορά το επίπεδο των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

## 2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

### 2.1. Κύριος δείκτης επιδόσεων

Η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται ως εξής:

- α) ο παρών δείκτης είναι η σύγκριση του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της πραγματικής τροχιάς που προκύπτει από τα δεδομένα επιτήρησης με τη διανυόμενη απόσταση, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·
- β) ως «τμήμα κατά τη διαδρομή» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες προέλευσης και προορισμού·
- γ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν·
- δ) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη τοπικό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου·
- ε) «διανυόμενη απόσταση» είναι συνάρτηση της θέσης του σημείου εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτόν. Η διανυόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ των τόπων αναχώρησης και προορισμού της πτήσης·
- στ) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο ή το επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, αναλόγως με το επίπεδο στο οποίο έχει καταρτισθεί το σχέδιο επιδόσεων·
- ζ) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.

### 2.2. Δείκτες παρακολούθησης

- α) Η μέση αποδοτικότητα της τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:
  - i) η διαφορά του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της τροχιάς σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης από το αντίστοιχο τμήμα της απόστασης ορθοδρομίας, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·
  - ii) ως «τμήμα κατά τη διαδρομή» νοείται η διανυόμενη απόσταση πτήσης εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες·
  - iii) εφόσον μία πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν·
  - iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη τοπικό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου·
  - v) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.
- β) Η μέση αποδοτικότητα της συντομότερης υπό περιορισμούς τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:
  - i) ο δείκτης είναι η διαφορά του μήκους του τμήματος κατά τη διαδρομή της συντομότερης υπό περιορισμούς διαδρομής διαθέσιμης για τον προγραμματισμό πτήσεων, όπως υπολογίζεται με τους αλγορίθμους προσδιορισμού του ίχνους και με τα συστήματα επικύρωσης του σχεδίου πτήσης του διαχειριστή δικτύου, από τη διανυόμενη απόσταση, αθροιστικά για όλες τις πτήσεις IFR που εκτελούνται εντός του τοπικού εναερίου χώρου ή διέρχονται από αυτόν·
  - ii) ο παρών δείκτης αφορά τους περιορισμούς εναερίου χώρου που δημοσιεύονται στο έγγραφο διαθεσιμότητας διαδρομών που εκδίδει ο διαχειριστής δικτύου και την πραγματική κατάσταση των διαδρομών υπό όρους κατά την υποβολή του τελευταίου σχεδίου πτήσης·
  - iii) ως «τμήμα κατά τη διαδρομή» νοείται το τμήμα εκτός κύκλου 40 NM περί τους αερολιμένες προέλευσης και προορισμού·

- iv) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εκτός του τοπικού εναερίου χώρου ή φθάνει σε αυτόν, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται το σημείο εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο ή το σημείο εξόδου από αυτόν·
- v) εφόσον μια πτήση αναχωρεί από αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου και φθάνει σε αερολιμένα ευρισκόμενο εντός του τοπικού εναερίου χώρου διερχόμενη από μη τοπικό εναέριο χώρο, για τον υπολογισμό του παρόντος δείκτη χρησιμοποιείται μόνον το τμήμα εντός του τοπικού εναερίου χώρου·
- vi) «διανυόμενη απόσταση» είναι συνάρτηση της θέσης του σημείου εισόδου στον τοπικό εναέριο χώρο και του σημείου εξόδου της πτήσης από αυτόν. Η διανυόμενη απόσταση αντιπροσωπεύει τη συμβολή των σημείων αυτών στην απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ της προέλευσης και του προορισμού της πτήσης·
- vii) ο δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ως μέσος όρος. Κατά τον υπολογισμό αυτού του μέσου όρου, εξαιρούνται οι δέκα υψηλότερες ημερήσιες τιμές και οι δέκα χαμηλότερες ημερήσιες τιμές.
- γ) Ο πρόσθετος χρόνος κατά τη φάση τροχοδρόμησης εξόδου, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:
- i) ο παρών δείκτης είναι η διαφορά του πραγματικού χρόνου τροχοδρόμησης εξόδου από τον ελεύθερο χρόνο τροχοδρόμησης εξόδου·
- ii) ελεύθερος χρόνος τροχοδρόμησης εξόδου είναι ο χρόνος τροχοδρόμησης εξόδου σε περιόδους χαμηλής κυκλοφορίας χωρίς συμφόρηση σε αερολιμένα·
- iii) ο παρών δείκτης εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά αναχώρηση και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
- δ) Ο πρόσθετος χρόνος στον τερματικό εναέριο χώρο, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:
- i) ο παρών δείκτης είναι η διαφορά του χρόνου μετάβασης από την ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area/Περιοχή ακολουθίας και μέτρησης αφίξεων) από τον ελεύθερο χρόνο με βάση τους χρόνους μετάβασης ASMA·
- ii) ο ελεύθερος χρόνος με βάση τους χρόνους μετάβασης ASMA προσδιορίζεται για κάθε ομάδα πτήσεων με τις ίδιες παραμέτρους, οι οποίες είναι η κατηγορία αεροσκαφών, ο τομέας εισόδου ASMA και ο διάδρομος άφιξης, και αντιπροσωπεύει τον χρόνο μετάβασης σε περιόδους χαμηλής κυκλοφορίας χωρίς συμφόρηση·
- iii) ο παρών δείκτης εκφράζεται σε πρώτα λεπτά ανά άφιξη και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
- iv) ως ASMA νοείται κύλινδρος ακτίνας 40 NM περί τον αερολιμένα άφιξης.
- ε) Το ποσοστό αφίξεων με εφαρμογή της λειτουργίας συνεχούς καθόδου (Continuous Descent Operation/CDO), το οποίο υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:
- i) ο παρών δείκτης είναι ο λόγος του συνολικού αριθμού αφίξεων με λειτουργία CDO από σημείο αναφοράς σε σχετικό ύψος επάνω από το έδαφος που καθορίζει η εθνική εποπτική αρχή, προς τον συνολικό αριθμό λειτουργιών άφιξης·
- ii) ο παρών δείκτης εκφράζεται ως ποσοστό και υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
- στ) Η αποτελεσματική χρήση δεσμευμένου ή απομονωμένου τοπικού εναερίου χώρου, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο γ) του τμήματος 1.
- ζ) Το ποσοστό προγραμματισμού μέσω των διαθέσιμων δομών τοπικού εναερίου χώρου, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο δ) του τμήματος 1.
- η) Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων δομών τοπικού εναερίου χώρου, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο ε) του τμήματος 1.
- θ) Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων α) και β), ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο ή το επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο έχει καταρτισθεί το σχέδιο επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων ανάθεσης της αρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεπεία συνεργατικών διασυννοριακών ρυθμίσεων. Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων γ) και δ), ο όρος «τοπικός» αφορά το επίπεδο αερολιμένα με τουλάχιστον 80 000 κινήσεις αεροπορικής μεταφοράς IFR ανά έτος. Για τους σκοπούς του δείκτη του στοιχείου β), ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο. Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων στ) έως η), ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο με ανάλυση στο επίπεδο της περιοχής αρμοδιότητας των κέντρων ελέγχου περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων ανάθεσης της αρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεπεία συνεργατικών διασυννοριακών ρυθμίσεων.

### 3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

#### 3.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

- α) Η μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση σε πρώτα λεπτά που καταλογίζεται στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας, η οποία υπολογίζεται ως εξής:
- i) η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 στοιχείο α) του τμήματος 1·
  - ii) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR που διέρχονται από τον τοπικό εναέριο χώρο και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων· καλύπτει επίσης τις πτήσεις IFR που διέρχονται από άλλους εναέριους χώρους, όταν εφαρμόζονται διορθώσεις της καθυστέρησης συνεπεία της διαδικασίας προσαρμογής των καθυστερήσεων μετά τις πτητικές λειτουργίες υπό τον συντονισμό του διαχειριστή δικτύου μέσω της οποίας οι επιχειρησιακοί ενδιαφερόμενοι κοινοποιούν στον διαχειριστή δικτύου θέματα που σχετίζονται με τη μέτρηση της καθυστέρησης, την κατάταξη και την ανάθεση της ATFM·
  - iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
  - iv) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο ή το επίπεδο των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο έχει καταρτισθεί το σχέδιο επιδόσεων·
  - v) για την παρακολούθηση, οι τιμές που υπολογίζονται για τον παρόντα δείκτη κατανέμονται σε εθνικό επίπεδο σε περίπτωση που το σχέδιο επιδόσεων έχει καταρτισθεί σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων ανάθεσης της αρμοδιότητας παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας συνεπεία συνεργατικών διασυννοριακών ρυθμίσεων.
- β) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, καθυστέρησης ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση που καταλογίζεται στις τερματικές και στις αερολιμενικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο οποίος υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο ως εξής:
- i) ο παρών δείκτης είναι η μέση καθυστέρηση άφιξης στον αερολιμένα προορισμού που οφείλεται σε ρυθμίσεις ATFM ανά εισερχόμενη πτήση IFR·
  - ii) ο παρών δείκτης καλύπτει όλες τις πτήσεις IFR που προσγειώνονται στον αερολιμένα προορισμού και όλες τις αιτίες καθυστέρησης ATFM, εξαιρούμενων των εξαιρετικών συμβάντων·
  - iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
  - iv) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο·
  - v) για την παρακολούθηση, οι τιμές που υπολογίζονται για τον παρόντα δείκτη κατανέμονται σε επίπεδο αερολιμένα.

#### 3.2. Δείκτες παρακολούθησης

- α) Το ποσοστό των πτήσεων IFR που τηρούν τις οικείες χρονοθυρίδες αναχώρησης ATFM σε τοπικό επίπεδο, το οποίο υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
- β) Ο μέσος όρος πρώτων λεπτών καθυστέρησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά πτήση προ αναχώρησης που οφείλεται σε περιορισμούς απογείωσης στον αερολιμένα αναχώρησης, ο οποίος υπολογίζεται ως εξής:
- i) ο παρών δείκτης είναι η μέση καθυστέρηση προ αναχώρησης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ανά εξερχόμενη πτήση IFR·
  - ii) ο παρών δείκτης περιλαμβάνει όλες τις πτήσεις IFR που απογειώνονται από τον αερολιμένα αναχώρησης και καλύπτει καθυστερήσεις κατά την εκκίνηση λόγω περιορισμών του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όταν το αεροσκάφος είναι έτοιμο να εγκαταλείψει τη θέση αναχώρησης·
  - iii) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
- γ) Ο μέσος χρόνος, εκφραζόμενος σε πρώτα λεπτά, πάσης φύσεως καθυστέρησης της αναχώρησης ανά πτήση υπολογίζεται σε τοπικό επίπεδο σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο γ) του τμήματος 1.
- δ) Για τον δείκτη του στοιχείου α), ο όρος «τοπικός» αφορά το εθνικό επίπεδο με ανάλυση σε επίπεδο αερολιμένα. Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων β) και γ), ο όρος «τοπικός» αφορά το επίπεδο αερολιμένα με 80 000 ή περισσότερες κινήσεις αεροπορικής μεταφοράς IFR ανά έτος.

#### 4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

##### 4.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

- α) Το καθορισμένο κόστος μονάδας υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:
- ο παρών δείκτης είναι ο λόγος του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία στη ζώνη χρέωσης, εκφραζόμενος σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, που αναμένεται κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου αναφοράς, σε τοπικό επίπεδο, όπως περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων·
  - ο παρών δείκτης εκφράζεται σε πραγματικούς όρους και σε εθνικό νόμισμα·
  - ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
- β) Το καθορισμένο κόστος μονάδας των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:
- ο παρών δείκτης είναι ο λόγος του καθορισμένου κόστους προς την προβλεπόμενη κυκλοφορία, εκφραζόμενος σε μονάδες τερματικής εξυπηρέτησης, που αναμένεται κατά τη διάρκεια κάθε έτους της περιόδου αναφοράς, σε τοπικό επίπεδο, όπως περιλαμβάνεται στα σχέδια επιδόσεων·
  - ο παρών δείκτης εκφράζεται σε πραγματικούς όρους και σε εθνικό νόμισμα·
  - ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
- γ) Για τους σκοπούς των δεικτών των στοιχείων α) και β), ο όρος «τοπικός» αφορά το επίπεδο ζώνης χρέωσης.

##### 4.2. Δείκτης παρακολούθησης

Το πραγματικό κόστος μονάδας με το οποίο επιβαρύνονται οι χρήστες χωριστά για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

- α) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς ως το άθροισμα του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και των προσαρμογών κατά το άρθρο 25 παράγραφος 2 που προέκυψαν για το εν λόγω έτος·
- β) ο παρών δείκτης εκφράζεται σε ονομαστικούς όρους και σε εθνικό νόμισμα.

#### ΤΜΗΜΑ 3

##### Κύριοι δείκτες επιδόσεων για τον καθορισμό στόχων και δείκτες παρακολούθησης των λειτουργιών δικτύου

1. Όλοι οι δείκτες που καθορίζονται στο παρόν τμήμα εφαρμόζονται στη γεωγραφική περιοχή που υπάγεται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

#### 2. ΑΣΦΑΛΕΙΑ

##### 2.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

Επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων από τον διαχειριστή δικτύου κατά το σημείο 1.1 του τμήματος 1.

##### 2.2. Δείκτες παρακολούθησης

Τα πλεονασματικά παραδοτέα ATFM που υπερβαίνουν τα όρια χωρητικότητας ενός τομέα που έχει δηλώσει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας εφόσον εφαρμόζονται ρυθμίσεις ATFM, τα οποία υπολογίζονται ως εξής:

- α) ο λόγος του χρόνου κατά τον οποίο ο αριθμός πτήσεων υπερβαίνει περισσότερο από 10 % τα όρια χωρητικότητας ενός τομέα που έχει δηλώσει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, εφόσον εφαρμόζονται ρυθμίσεις ATFM, προς τον συνολικό χρόνο επιβολής των ρυθμίσεων ATFM, ο οποίος υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
- β) για τους σκοπούς του παρόντος δείκτη, ο ρυθμιζόμενος χρόνος διαιρείται σε επικαλυπτόμενα ωριαία διαστήματα των 20 λεπτών.

#### 3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

##### 3.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

Η βελτίωση της αποδοτικότητας πτήσης κατά τη διαδρομή λόγω της λειτουργίας σχεδιασμού του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών για την τροχιά σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, εκφραζόμενη ως ποσοστιαία μονάδα της χρόνο με τον χρόνο διακύμανσης της αποδοτικότητας της τροχιάς στο τμήμα πτήσης κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το τελευταίο υποβληθέν σχέδιο πτήσης, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο α) του τμήματος 1.

#### 4. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

##### 4.1. Κύριοι δείκτες επιδόσεων

- α) Το ποσοστό αποφυγής καθυστερήσεων ATFM κατά τη διαδρομή χάρη στις διαδικασίες του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και των δράσεων του Κέντρου Επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου, επί της συνολικής χρόνου με τον χρόνο αποφυγής καθυστερήσεων ATFM κατά τη διαδρομή, εφόσον η καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.1 του τμήματος 1.
- β) Το ποσοστό αποφυγής καθυστερήσεων ATFM κατά την άφιξη χάρη στις διαδικασίες του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και των δράσεων του Κέντρου Επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου, επί της συνολικής αποφυγής καθυστερήσεων ATFM κατά την άφιξη, εφόσον η καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.2 στοιχείο α) του τμήματος 1.

##### 4.2. Δείκτες παρακολούθησης

- α) Το ετήσιο ποσοστό πτήσεων IFR με καθυστέρηση ATFM άνω των 15 λεπτών.
- β) Ο μέσος όρος, σε ένα ημερολογιακό έτος, του ημερήσιου αριθμού ρυθμίσεων ATFM, η καθεμιά από τις οποίες παράγει λιγότερο από 200 λεπτά καθυστέρηση.
- γ) Ο μέσος όρος, σε ένα ημερολογιακό έτος, καθυστέρησης ATFM κατά τη διαδρομή το σαββατοκύριακο σε λεπτά καθυστέρησης ανά πτήση.
- δ) Το ετήσιο ποσοστό της καθυστέρησης πρώτης περιστροφής που οφείλεται στη χωρητικότητα και στο προσωπικό για την προεπιλογή των κέντρων ελέγχου περιοχής/αερολιμένων με το σημαντικότερο δυναμικό μείωσης της καθυστέρησης, το οποίο προσδιορίζεται σε ετήσια βάση από τον διαχειριστή δικτύου.
- ε) Η αποτελεσματική χρήση δεσμευμένου ή απομονωμένου εναερίου χώρου, η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο γ) του τμήματος 1.
- στ) Το ποσοστό προγραμματισμού μέσω των διαθέσιμων δομών του εναερίου χώρου, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο δ) του τμήματος 1.
- ζ) Το ποσοστό χρήσης των διαθέσιμων δομών του εναερίου χώρου, το οποίο υπολογίζεται σύμφωνα με το σημείο 2.2 στοιχείο ε) του τμήματος 1.

#### 5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ

##### 5.1. Δείκτες παρακολούθησης

Το κόστος μονάδας για την εκτέλεση των καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου, το οποίο υπολογίζεται ως εξής:

- α) ο παρών δείκτης είναι ο λόγος του πραγματικού κόστους εκτέλεσης των καθηκόντων του διαχειριστή δικτύου προς την κυκλοφορία κατά τη διαδρομή, σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή, κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, στο επίπεδο της γεωγραφικής περιοχής στην οποία ο διαχειριστής δικτύου εκτελεί τα καθήκοντα που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των λειτουργιών δικτύου·
  - β) ο παρών δείκτης εκφράζεται σε ευρώ και σε πραγματικούς όρους·
  - γ) ο παρών δείκτης υπολογίζεται για όλο το ημερολογιακό έτος και για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς.
-



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΘΝΙΚΟ Ή ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΆΡΘΡΟ 10 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ
  - 1.1. Περιγραφή της κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει πεδίο εφαρμογής του σχεδίου από άποψη γεωγραφικής κάλυψης και υπηρεσιών, κατάλογο των υπαγόμενων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και άλλες γενικές πληροφορίες σχετικές με το σχέδιο επιδόσεων.
  - 1.2. Προβλέψεις κυκλοφορίας κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχεία στ) και ζ), εκφραζόμενες σε κινήσεις πτήσεων IFR και σε μονάδες εξυπηρέτησης, προς υποστήριξη του σχεδίου επιδόσεων με βάση τις βασικές προβλέψεις της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Eurocontrol. Εφόσον οι προβλέψεις διαφέρουν από τις βασικές προβλέψεις της STATFOR, τεκμηριώνονται οι λόγοι της χρήσης διαφορετικής πρόβλεψης κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχεία στ) και ζ), καθώς και οι λόγοι της χρήσης αυτών των προβλέψεων.
  - 1.3. Περιγραφή της έκβασης των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους με αντικείμενο το προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων, καθώς και περιγραφή των σημείων συμφωνίας και διαφωνίας και των λόγων οποιασδήποτε διαφωνίας.
  - 1.4. Κατάλογος των αερολιμένων που υπόκεινται σε μηχανισμό επιδόσεων και σε σύστημα χρέωσης, με τον αντίστοιχο μέσο αριθμό κινήσεων αεροπορικής μεταφοράς IFR ανά έτος.
  - 1.5. Κατά περίπτωση, κατάλογος των υπηρεσιών η παροχή των οποίων έχει αποφασισθεί ότι πρέπει να υπόκειται στις συνθήκες της αγοράς κατά το άρθρο 35.
  - 1.6. Όσον αφορά τα σχέδια επιδόσεων που εγκρίνονται σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου, περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για την κατάρτιση και την έγκριση του σχεδίου επιδόσεων.
  - 1.7. Σημείωση περί εφαρμογής ή μη του απλουστευμένου συστήματος χρέωσης κατά το άρθρο 34 και, εάν ναι, απόδειξη ότι πληρούνται οι όροι του εν λόγω άρθρου, καθώς και περιγραφή της εφαρμογής του απλουστευμένου συστήματος χρέωσης και το πεδίο εφαρμογής του ως προς τις ζώνες χρέωσης που καλύπτει.
2. ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ
  - 2.1. Περιγραφή και αιτιολόγηση του κόστους, της φύσης και του οφέλους των νέων και των υφιστάμενων επενδύσεων σε πάγια περιουσιακά στοιχεία που έχουν προγραμματιστεί για την περίοδο αναφοράς.
  - 2.2. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στο σημείο 2.1 περιλαμβάνουν ιδίως:
    - α) το καθορισμένο κόστος των νέων και των υφιστάμενων επενδύσεων όσον αφορά την απόσβεση, το κόστος κεφαλαίου και το κόστος της μίσθωσης για όλη την περίοδο αναφοράς και για κάθε ημερολογιακό έτος, όπως απαιτείται στο παράρτημα VII·
    - β) περιγραφή και αιτιολόγηση των σημαντικών επενδύσεων, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα ακόλουθα στοιχεία:
      - i) τη συνολική αξία κάθε σημαντικής επένδυσης·
      - ii) το/τα περιουσιακό/-ά στοιχείο/-α που αγοράστηκε/-αν ή κατασκευάζεται/-ονται·
      - iii) πληροφορίες σχετικά με τα οφέλη των επενδύσεων για τους χρήστες του εναερίου χώρου και με τα αποτελέσματα της διαβούλευσης με τους εκπροσώπους των χρηστών του εναερίου χώρου·
      - iv) όσον αφορά σημαντικές επενδύσεις σε συστήματα ATM:
        - διάκριση μεταξύ των επενδύσεων σε νέα συστήματα, των επενδύσεων σε επισκευές των υπάρχοντων συστημάτων και των επενδύσεων αντικατάστασης·
        - αιτιολόγηση της σημασίας κάθε επένδυσης με παραπομπή στο ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM και τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004·
    - γ) λεπτομέρειες για τις συνέργειες που επιτυγχάνονται σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου ή, με άλλες πρωτοβουλίες διασυνοριακής συνεργασίας, κατά περίπτωση, ιδίως από άποψη κοινών υποδομών και κοινών συμβάσεων.
3. ΕΘΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ Ή ΣΤΟΧΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΞΗ ΤΟΥΣ
  - 3.1. Εθνικοί στόχοι επιδόσεων ή στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων, οι οποίοι καθορίζονται για κάθε κύριο δείκτη επιδόσεων κατά το τμήμα 2 του παραρτήματος Ι, και καλύπτουν κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς.

- 3.2. Για όλα τα κύρια πεδία επιδόσεων, περιγραφή των κύριων μέτρων που έχουν ληφθεί σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων.
- 3.3. Συμπληρωματικές πληροφορίες για την τεκμηρίωση των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας:
- α) καθορισμένο κόστος των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και με τον παρόντα κανονισμό, για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
  - β) πρόβλεψη των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και των μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
  - γ) οι βασικές τιμές για τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και τερματικής εξυπηρέτησης κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) και περιγραφή και αιτιολόγηση της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκε για την εκτίμηση των εν λόγω τιμών για κάθε ζώνη χρέωσης·
  - δ) περιγραφή και αιτιολόγηση των κριτηρίων και της μεθοδολογίας που χρησιμοποιήθηκαν για την κατανομή του κόστους στις ζώνες χρέωσης και την κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 5·
  - ε) περιγραφή και αιτιολόγηση της απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου των αντίστοιχων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και του δείκτη μόχλευσης του μετοχικού κεφαλαίου και του ύψους και της σύνθεσης της βάσης των περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·
  - στ) περιγραφή και αιτιολόγηση των οικονομικών παραδοχών, μεταξύ των οποίων:
    - παραδοχές για τον υπολογισμό του κόστους συνταξιοδότησης που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος, καθώς και περιγραφή των σχετικών εθνικών κανονισμών συνταξιοδότησης και των λογιστικών ρυθμίσεων συνταξιοδότησης στους οποίους βασίζονται οι παραδοχές, όπως και πληροφορίες για τυχόν επικείμενες αλλαγές των κανονισμών αυτών·
    - παραδοχές για τα επιτόκια δανεισμού με σκοπό τη χρηματοδότηση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και τα ποσά, η διάρκεια και άλλες σχετικές πληροφορίες για τα δάνεια και εξήγηση των σταθμισμένων μέσων τόκων επί του χρέους που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου προ φόρων και του κόστους που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·
    - μόνο για ενημερωτικούς σκοπούς, προβλέψεις πληθωρισμού με βάση τον δείκτη τιμών καταναλωτή (ΔΤΚ) του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ)·
    - προσαρμογές πέραν των διατάξεων των Διεθνών Προτύπων Χρηματοοικονομικής Αναφοράς που έχει υιοθετήσει η Ένωση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1126/2008 της Επιτροπής <sup>(1)</sup>·
  - ζ) περιγραφή και εξήγηση των προσαρμογών που απορρέουν από έτη προηγούμενα της περιόδου αναφοράς·
  - η) προσδιορισμός και κατηγοριοποίηση του καθορισμένου κόστους για τα στοιχεία του κόστους που αναφέρονται στο άρθρο 28 παράγραφος 3·
  - θ) κατά περίπτωση, περιγραφή κάθε σημαντικής αναδιάρθρωσης που προγραμματίζεται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
  - ι) κατά περίπτωση, συγκεκριμένο κόστος αναδιάρθρωσης από προηγούμενες περιόδους αναφοράς που πρόκειται να ανακτηθεί·
  - ια) πίνακες αναφοράς και πρόσθετες πληροφορίες που απαιτούνται κατά τα παραρτήματα VII, IX και XI οι οποίοι πρέπει να επισυναφθούν στο σχέδιο επιδόσεων.
- 3.4. Κατανομή των στόχων επιδόσεων κατά το παράρτημα I τμήμα 2 σημεία 2.1 και 3.1 στοιχείο α) στο επίπεδο κάθε μεμονωμένου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπαγόμενου στο σχέδιο επιδόσεων και, όσον αφορά τα σχέδια επιδόσεων που έχουν καταρτισθεί σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου, αυτά που αποτυπώνουν τη συνεισφορά κάθε ενδιαφερόμενου παρόχου υπηρεσιών στους στόχους επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου.
- 3.5. Εφόσον δεν υπάρχει στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, περιγραφή των εθνικών επιδόσεων και των στόχων επιδόσεων FAB και εξήγηση του τρόπου με τον οποίο συμβάλλουν στη βελτίωση των επιδόσεων του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.
- 3.6. Περιγραφή και εξήγηση των αλληλεξαρτήσεων και των αντισταθμισμάτων μεταξύ των κύριων πεδίων επιδόσεων, καθώς και των παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των συσχετισμών αυτών.
4. ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ SESAR
- 4.1. Περιγραφή των πρωτοβουλιών διασυνοριακής συνεργασίας που εφαρμόζονται ή προγραμματίζεται να εφαρμοστούν στο επίπεδο των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Προσδιορισμός του κέρδους που επιφέρουν οι πρωτοβουλίες αυτές στις επιδόσεις στα διάφορα κύρια πεδία επιδόσεων.

(<sup>1</sup>) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1126/2008 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2008, για την υιοθέτηση ορισμένων διεθνών λογιστικών προτύπων σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1606/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 320 της 29.11.2008, σ. 1).

- 4.2. Περιγραφή της πρόσφατης και της προσδοκώμενης προόδου στην εγκατάσταση των κοινών έργων SESAR που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, καθώς και στις πρακτικές διαχείρισης των αλλαγών όσον αφορά τα σχέδια μετάβασης ώστε να ελαχιστοποιηθεί τυχόν αρνητικός αντίκτυπος των αλλαγών στις επιδόσεις του δικτύου.
5. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ
- 5.1. Για κάθε ζώνη χρέωσης, περιγραφή των καθορισμένων τιμών των εφαρμοστέων παραμέτρων καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 27:
- α) προσδιορισμός του εφαρμοστέου εύρους που αναφέρεται στο άρθρο 27 παράγραφος 2 και των κλειδών καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας κατά το άρθρο 27 παράγραφος 3·
  - β) σε περίπτωση που η εθνική εποπτική αρχή προσαρμόζει τις τιμές των παραμέτρων του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας κατά το στοιχείο α) σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 5:
    - i) αιτιολόγηση των καθορισμένων τιμών των παραμέτρων καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας·
    - ii) περιγραφή της διαδικασίας διαβούλευσης με τους χρήστες του εναερίου χώρου και τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας σχετικά με τον καθορισμό των τιμών των παραμέτρων καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας και των αποτελεσμάτων της διαβούλευσης.
- 5.2. Όσον αφορά τα εφαρμοστέα καθεστώτα παροχής κινήτρων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς σύμφωνα με το άρθρο 11:
- α) περιγραφή και αιτιολόγηση των παραμέτρων των καθεστώτων παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3, συμπεριλαμβανομένων των κεντρικών τιμών, και του μηχανισμού διαφοροποίησης των κεντρικών τιμών, κατά περίπτωση·
  - β) προσδιορισμός των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των ζωνών χρέωσης που υπάγονται στα καθεστώτα παροχής κινήτρων·
  - γ) κατά περίπτωση, περιγραφή των πρόσθετων καθεστώτων παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11 παράγραφος 4.
6. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ
- Περιγραφή των διαδικασιών που θα θέσουν σε εφαρμογή οι εθνικές εποπτικές αρχές για:
- α) την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου επιδόσεων,
  - β) την αντιμετώπιση της κατάστασης σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 10 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 5

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1. Περιγραφή της κατάστασης, η οποία περιλαμβάνει το πεδίο εφαρμογής του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου, τις λειτουργίες του δικτύου που καλύπτονται, τους ρόλους και τις αρμοδιότητες, καθώς και άλλες γενικές πληροφορίες σχετικά με το σχέδιο.
- 1.2. Περιγραφή της πρόβλεψης κυκλοφορίας και μακροοικονομικό σενάριο στο οποίο στηρίζεται το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου.
- 1.3. Περιγραφή της συνοχής του σχεδίου επιδόσεων του δικτύου με το σχέδιο στρατηγικής δικτύου.
- 1.4. Περιγραφή της έκβασης των διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερομένους με αντικείμενο το σχέδιο επιδόσεων του δικτύου, καθώς και περιγραφή των σημείων συμφωνίας και διαφωνίας και των λόγων τυχόν διαφωνίας, και περιγραφή της έκβασης της διαβούλευσης με το συμβούλιο διαχείρισης του δικτύου.

## 2. ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΤΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Πεδία συνεργασίας προς υποστήριξη των καθηκόντων και των δραστηριοτήτων των κρατών μελών, των λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, των αερολιμένων, των πολιτικών και των στρατιωτικών χρηστών του εναερίου χώρου.

Περιγραφή των εργασιών του διαχειριστή δικτύου σχετικά με:

- α) την εκπόνηση και την εναρμόνιση των αρχών σχεδιασμού σε επίπεδο δικτύου και περιφέρειας·
- β) την ανάπτυξη και την εναρμόνιση έργων εναερίου χώρου βασιζόμενων στις προτεραιότητες για το δίκτυο, συμπεριλαμβανομένων των διασυννοριακών πρωτοβουλιών σχεδιασμού του εναερίου χώρου·
- γ) τη μείωση της μη αποδοτικής χρήσης του δικτύου διαδρομών και του διαθέσιμου εναερίου χώρου·
- δ) την ανάπτυξη αναβαθμισμένων διαδικασιών διαχείρισης του εναερίου χώρου και ροής της εναέριας κυκλοφορίας και της διαχείρισης της χωρητικότητας·
- ε) τον εναρμονισμένο προγραμματισμό της χωρητικότητας και τη μέτρηση των επιχειρησιακών επιδόσεων·
- στ) την υποστήριξη της επίλυσης θεμάτων σχετικών με τις ελλείψεις ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε όλο το δίκτυο·
- ζ) την ενίσχυση του τεχνικού συντονισμού περιοχής και σε επίπεδο FAB και την αντιμετώπιση θεμάτων τεχνικής διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ιδίως με τα συστήματα του διαχειριστή δικτύου·
- η) την υποστήριξη της ασφάλειας του δικτύου και την εφαρμογή, την παρακολούθηση και τη βελτίωση των επιδόσεων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο.

## 3. ΣΤΟΧΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΡΑ

## 3.1. Επιδόσεις ασφάλειας του διαχειριστή δικτύου

- α) στόχος επιδόσεων για τον διαχειριστή δικτύου όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας.
- β) περιγραφή των μέτρων που έχει θέσει σε εφαρμογή ο διαχειριστής δικτύου για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- γ) περιγραφή των μέτρων που έχει θέσει σε εφαρμογή ο διαχειριστής δικτύου για την αντιμετώπιση των πλεονασματικών παραδοτέων ATFM.

## 3.2. Επιδόσεις οικονομικής αποδοτικότητας του διαχειριστή δικτύου

- α) περιγραφή των μέτρων που έχει θέσει σε εφαρμογή ο διαχειριστής δικτύου για τη βελτίωση της οικονομικής του αποδοτικότητας.

## 3.3. Στόχοι επιδόσεων και στόχοι ανά λειτουργία του δικτύου

- α) Λειτουργία σχεδιασμού του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (European Route Network Design/ERND):
  - i) στόχοι επιδόσεων για τον κύριο δείκτη επιδόσεων κατά το παράρτημα Ι τμήμα 3 σημείο 3.1·

- ii) περιγραφή και εξήγηση των μέτρων που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων για τη λειτουργία ERND:
    - μέτρα σχετικά με τον σχεδιασμό αποδοτικής δομής του εναερίου χώρου·
    - μέτρα σχετικά με την καλύτερη αξιοποίηση του εναερίου χώρου από τους επιχειρησιακούς ενδιαφερομένους·
    - μέτρα σχετικά με τη βελτιστοποίηση των πτήσεων.
  - iii) άλλες πρωτοβουλίες για την αποδοτικότητα των πτήσεων.
- β) Λειτουργία διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM):
- i) στόχοι επιδόσεων για κάθε σχετικό κύριο δείκτη επιδόσεων κατά το παράρτημα I τμήμα 3 σημείο 4.1·
  - ii) περιγραφή και εξήγηση των μέτρων που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων για τη λειτουργία ATFM:
    - πρωτοβουλίες και δράσεις για τη μείωση των καθυστερήσεων ATFM συμπεριλαμβανομένων των καθυστερήσεων το σαββατοκύριακο, των καθυστερήσεων λόγω καιρικών συνθηκών, για την ελαχιστοποίηση των κυρώσεων σε μεμονωμένες πτήσεις, την αποδοτικότητα της ATFM, των αλυσιδωτών καθυστερήσεων και των πλεονασματικών παραδοτέων·
    - στρατιωτική διάσταση του σχεδίου.
  - iii) άλλες πρωτοβουλίες σχετικές με τη χωρητικότητα.
- γ) Συντονισμός των λειτουργιών περιορισμένων πόρων:
- i) συντονισμός της λειτουργίας ραδιοσυχνοτήτων:
    - περιγραφή της υποστήριξης της χωρητικότητας του δικτύου·
    - περιγραφή ειδικών στόχων.
  - ii) συντονισμός της λειτουργίας των κωδικών αναμεταδοτών ραντάρ:
    - περιγραφή της υποστήριξης της ασφάλειας του δικτύου·
    - περιγραφή ειδικών στόχων.
4. ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΔΙΚΤΥΟΥ
- περιγραφή των μέτρων που έχει θέσει σε εφαρμογή ο διαχειριστής δικτύου με σκοπό:
- α) τη διευκόλυνση της παρακολούθησης και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με την υλοποίηση του σχεδίου επιδόσεων δικτύου·
  - β) την αντιμετώπιση της κατάστασης σε περίπτωση μη επίτευξης των στόχων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς·
  - γ) την επικοινωνία με τις εθνικές εποπτικές αρχές.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

**ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΘΝΙΚΟ Ή ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ****1. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ Ή ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ****1.1. ΑΣΦΑΛΕΙΑ****Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας**

Συνοχή των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, για τους οποίους, για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς, το επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας είναι ίσο ή ανώτερο εκείνου των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

**1.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ****Μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή**

Συνοχή των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς, με σύγκριση των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB με τις τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζοντίου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή που καθορίζονται στην τελευταία διαθέσιμη έκδοση του σχεδίου βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών κατά την έγκριση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Για τους σκοπούς της παρούσας παραγράφου, ως «τιμή αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζοντίου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή» νοείται η τιμή που εκτιμά ο διαχειριστής δικτύου για την αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς πτήσης σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, με στόχο την τήρηση του στόχου σε κλίμακα Ένωσης για την αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα πτήσης κατά τη διαδρομή.

**1.3. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ****Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή ανά πτήση**

Συνοχή των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς, με σύγκριση των εθνικών στόχων επιδόσεων ή των στόχων επιδόσεων FAB με τις τιμές αναφοράς που καθορίζονται στην τελευταία διαθέσιμη έκδοση του σχεδίου λειτουργιών δικτύου κατά την έγκριση των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

**1.4. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ****Καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή**

α) Συνοχή της τάσης του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης κατά την περίοδο αναφοράς με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης κατά την ίδια περίοδο αναφοράς, με τις τάσεις εκφραζόμενες ως ποσοστό.

Για τον υπολογισμό των εν λόγω τάσεων χρησιμοποιούνται οι τιμές των εφαρμοστέων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και σε τοπικό επίπεδο και οι βασικές τιμές του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α) και κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α).

β) Συνοχή της τάσης του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης επί χρονικό διάστημα που περιλαμβάνει τόσο την περίοδο αναφοράς που καλύπτει το σχέδιο επιδόσεων όσο και την προηγούμενη περίοδο αναφοράς («μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας») με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης κατά την ίδια περίοδο, με τις τάσεις εκφραζόμενες ως ποσοστό.

Η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης υπολογίζεται με τη χρήση του πραγματικού κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για το έτος πριν από την έναρξη της σχετικής προηγούμενης περιόδου αναφοράς.

γ) Συνοχή του ύψους του καθορισμένου κόστους μονάδας: σύγκριση της βασικής τιμής του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2 στοιχείο α) στο επίπεδο της αντίστοιχης ζώνης χρέωσης με την αντίστοιχη μέση τιμή των ζωνών χρέωσης στις οποίες οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο γ).

- δ) Ενδέχεται να κριθεί αναγκαία και αναλογική κάποια απόκλιση από τα κριτήρια που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως γ) για:
- i) να καταστεί δυνατή η επίτευξη των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που καθορίζονται σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων του εναερίου χώρου, με την προϋπόθεση ότι η απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλεται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεδεμένο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας· ή
  - ii) να υλοποιηθούν μέτρα αναδιάρθρωσης που έχουν ως αποτέλεσμα κόστος αναδιάρθρωσης κατά το άρθρο 2 σημείο 18, με την προϋπόθεση ότι η απόκλιση οφείλεται αποκλειστικά στο εν λόγω κόστος αναδιάρθρωσης και ότι αποδεικνύεται στο σχέδιο επιδόσεων ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης θα αποφέρουν καθαρό οικονομικό όφελος στους χρήστες του εναερίου χώρου το αργότερο την επόμενη περίοδο αναφοράς.

## 2. ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΧΕΔΙΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ

### 2.1. Στοιχεία υποκείμενα σε επανεξέταση:

- α) μέτρα για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου σε κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων κατά το σημείο 3.2 του παραρτήματος II·
- β) στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου για τη μέση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση:
  - i) σύγκριση με το επίπεδο και την τάση των πραγματικών επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς που προηγείται της περιόδου αναφοράς που καλύπτει το σχέδιο επιδόσεων·
  - ii) σε επίπεδο αερολιμένα, σύγκριση των επιδόσεων με παρεμφερείς αερολιμένες·
- γ) στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου για το καθορισμένο κόστος μονάδας (DUC) τερματικής εξυπηρέτησης:
  - i) σύγκριση με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο·
  - ii) σύγκριση με το επίπεδο και την τάση των πραγματικών επιδόσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς που προηγείται της περιόδου αναφοράς που καλύπτει το σχέδιο επιδόσεων·
  - iii) σε επίπεδο αερολιμένα, σύγκριση των επιδόσεων με παρεμφερείς αερολιμένες·
- δ) κύριοι παράγοντες και παράμετροι στις οποίες στηρίζονται οι στόχοι επιδόσεων σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικού τμήματος του εναερίου χώρου ή οι επιδόσεις στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας:
  - i) βασικές τιμές και παραδοχές στις οποίες στηρίζεται ο προσδιορισμός του καθορισμένου κόστους για το πρώτο έτος της περιόδου αναφοράς, σε σύγκριση με το τελευταίο διαθέσιμο πραγματικό κόστος·
  - ii) προβλέψεις κυκλοφορίας που χρησιμοποιούνται στο σχέδιο επιδόσεων και, εφόσον οι προβλέψεις διαφέρουν από τις βασικές προβλέψεις της STATFOR, αιτιολόγηση·
  - iii) προγραμματιζόμενο κόστος κεφαλαίου ως προς το επίπεδο και τη σύνθεση της ρυθμιστικής βάσης των περιουσιακών στοιχείων, όπως και το προγραμματιζόμενο κόστος κεφαλαίου προ φόρων, στο οποίο περιλαμβάνεται το επιτόκιο δανεισμού και η απόδοση μετοχικού κεφαλαίου·
  - iv) καθορισμένο κόστος των νέων και των υφιστάμενων επενδύσεων και αιτιολόγηση σημαντικών επενδύσεων·
  - v) καθορισμένο κόστος συνταξιοδοτήσεων και παραδοχές που διέπουν τον υπολογισμό τους·
  - vi) παραδοχές για τα επιτόκια δανεισμού με σκοπό τη χρηματοδότηση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και τα ποσά, τη διάρκεια και άλλες σχετικές πληροφορίες για τα δάνεια και συγκερασμός με τους σταθμισμένους μέσους τόκους επί του χρέους που χρησιμοποιήθηκαν για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου προ φόρων και του κόστους που περιλαμβάνεται στο καθορισμένο κόστος·
  - vii) μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατανομή του κόστους μεταξύ της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και της τερματικής εξυπηρέτησης και αιτιολόγηση κάθε αλλαγής στη μεθοδολογία σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.
- ε) τιμές των παραμέτρων καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας κατά το άρθρο 27 παράγραφοι 2 και 3 και, σε περίπτωση προσαρμογής των παραμέτρων αυτών από την εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 5, αιτιολόγηση των τιμών αυτών·

- στ) καθεστώς ή καθεστώτα παροχής κινήτρων κατά το άρθρο 11·
- ζ) οφέλη επιδόσεων και συνέργειες μέσω πρωτοβουλιών διασυνοριακής συνεργασίας, καθώς και της συνεργασίας σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναερίου χώρου ή μέσω κλαδικών συμμαχιών·
- η) όσον αφορά την εφαρμογή απλουστευμένου συστήματος χρέωσης κατά το άρθρο 34, εξακρίβωση της τήρησης των κριτηρίων που περιέχει το άρθρο 34 παράγραφος 2.
-



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

- α) Πληρότητα του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων του δικτύου όσον αφορά τα στοιχεία που απαιτούνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις του άρθρου 10 παράγραφος 5 και του παραρτήματος III·
- β) πληρότητα των δράσεων που αναλαμβάνει ο διαχειριστής δικτύου για να συμβάλει στη βελτιστοποίηση του δικτύου οι οποίες καλύπτουν τις δραστηριότητες που αναφέρονται στο σημείο 2 του παραρτήματος III·
- γ) συνοχή του στόχου όσον αφορά το επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας από τον διαχειριστή δικτύου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, για τους οποίους, για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς, το επίπεδο αποτελεσματικότητας της διαχείρισης της ασφάλειας είναι ίσο ή ανώτερο εκείνου των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης·
- δ) μέτρα βελτίωσης της αποδοτικότητας των πτήσεων χάρη στη λειτουργία σχεδιασμού του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών·
- ε) αποφυγή καθυστερήσεων ATFM κατά τη διαδρομή χάρη στις διαδικασίες του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και στις δράσεις του κέντρου επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου·
- στ) αποφυγή καθυστερήσεων ATFM κατά την άφιξη χάρη στις διαδικασίες του δικτύου συνεργατικής λήψης αποφάσεων και στις δράσεις του κέντρου επιχειρήσεων του διαχειριστή δικτύου·
- ζ) επάρκεια των μέτρων που αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων για τις λειτουργίες δικτύου, καθώς και σημασία των επενδύσεων και των δαπανών κεφαλαίου όσον αφορά το ευρωπαϊκό γενικό σχέδιο ATM, τα κοινά έργα που αναφέρονται στο άρθρο 15α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 και στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 409/2013, και, κατά περίπτωση, στο σχέδιο στρατηγικής δικτύου.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 36 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 37**

## 1. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΕΘΝΙΚΕΣ ΕΠΟΠΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

## 1.1. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μεριμνούν ώστε να παρέχονται σε μηνιαία βάση τα ακόλουθα δεδομένα:

α) δεδομένα που χρησιμοποιεί και υπολογίζει ο διαχειριστής δικτύου κατά το παράρτημα I και το παράρτημα II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/123, στα οποία περιλαμβάνονται τα σχέδια πτήσεων για τη γενική εναέρια κυκλοφορία με κανόνες IFR, η πραγματική όδευση, δεδομένα επιτήρησης με βάση συχνότητα αναφοράς ανά 30 δευτερόλεπτα, οι καθυστερήσεις ATFM κατά τη διαδρομή και κατά την άφιξη, οι εξαιρέσεις από τις ρυθμίσεις ATFM, η τήρηση των χρονοθυρίδων ATFM και η συχνότητα προσφυγής σε διαδρομές υπό όρους·

## 1.2. Οι εθνικές εποπτικές αρχές μεριμνούν ώστε να παρέχονται σε ετήσια βάση τα ακόλουθα δεδομένα:

- α) περιστατικά ασφάλειας σχετιζόμενα με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ATM)·
- β) πληροφορίες για συστάσεις ασφάλειας και διορθωτικά μέτρα που λήφθηκαν μετά από ανάλυση ή διερεύνηση συμβάντος συνδεδεμένου με την ATM σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup> και με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>·
- γ) πληροφορίες που συλλέγουν οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων και οι αερομεταφορείς μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν, τουλάχιστον για παρεισφρήσεις στον διάδρομο και παραβιάσεις των ελαχίστων διαχωρισμού·
- δ) τάσεις, τουλάχιστον, των παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού και των παρεισφρήσεων σε διάδρομο στο σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας·

## 2. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΠΑΡΟΧΟΙ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## 2.1. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχουν σε ετήσια βάση τα ακόλουθα δεδομένα:

α) τα δεδομένα που προβλέπονται στην προδιαγραφή του Eurocontrol με τίτλο «Προδιαγραφή του Eurocontrol για τη δημοσιοποίηση οικονομικών πληροφοριών», Έκδοση 2.6 της 31ης Δεκεμβρίου 2008 με στοιχεία αναφοράς Eurocontrol-SPEC-0117 για την παροχή δεδομένων έως και το έτος 2013 και Έκδοση 3.0 της 4ης Δεκεμβρίου 2012 από το έτος 2014 και εντεύθεν.

Τα εν λόγω δεδομένα παρέχονται πριν από τις 15 Ιουλίου του έτους v+1, εξαιρουμένων των επακόλουθων δεδομένων τα οποία παρέχονται έως την 1η Νοεμβρίου του έτους v+1·

β) πληροφορίες που απαιτούνται για την παρακολούθηση των κύριων δεικτών επιδόσεων και των δεικτών παρακολούθησης κατά το παράρτημα I τμήμα 2 σημεία 1.1 και 1.2·

Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται πριν από την 1η Φεβρουαρίου κάθε έτους.

γ) πληροφορίες συλλεγόμενες μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν·

δ) τάσεις, τουλάχιστον, των παραβιάσεων των ελαχίστων διαχωρισμού και των παρεισφρήσεων σε διάδρομο στο σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας, εξαγόμενες τόσο από εθελοντικές εκθέσεις όσο και από τα αυτόματα συστήματα καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν.

## 2.2. Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας παρέχουν τα δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 4 κατόπιν αιτήματος.

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35).

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 (ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18).

3. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕ 80 000 Ή ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ IFR ΕΤΗΣΙΩΣ

Οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων παρέχουν τα κάτωθι δεδομένα:

- α) τα δεδομένα που αναφέρονται στο έγγραφο προδιαγραφών του Eurocontrol με τίτλο «Ροή δεδομένων φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα – Προδιαγραφή δεδομένων», έκδοση 1.0, του 2018·

Τα εν λόγω δεδομένα παρέχονται σε μηνιαία βάση.

- β) πληροφορίες για περιστατικά ασφάλειας συλλεγόμενες μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν·

Οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται σε ετήσια βάση.

4. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΕΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Οι συντονιστές αερολιμένων παρέχουν τα δεδομένα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 8 στοιχεία γ) και δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, δις ετησίως, σύμφωνα με τα χρονικά διαστήματα που αναφέρονται στο άρθρο 6 του εν λόγω κανονισμού.

5. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ ΤΟΥ ΕΝΑΕΡΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Οι χρήστες του εναερίου χώρου παρέχουν τα ακόλουθα δεδομένα:

- α) τα δεδομένα που αναφέρονται στο έγγραφο προδιαγραφών του Eurocontrol με τίτλο «Ροή δεδομένων φορέα εκμετάλλευσης αεροσκαφών – Προδιαγραφή δεδομένων», έκδοση 1.0, του 2018·

Τα εν λόγω δεδομένα παρέχονται σε μηνιαία βάση.

- β) πληροφορίες για περιστατικά ασφάλειας συλλεγόμενες μέσω των αυτόματων συστημάτων καταγραφής δεδομένων ασφάλειας πτήσεων, εφόσον υπάρχουν·

Οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται σε ετήσια βάση.

6. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΙ Ο ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

Ο διαχειριστής δικτύου παρέχει σε μηνιαία βάση τα δεδομένα που απαιτούνται για την παρακολούθηση των κύριων δεικτών επιδόσεων και των δεικτών παρακολούθησης κατά το παράρτημα I τμήμα 1 σημεία 2 και 3, παράρτημα I τμήμα 2 σημεία 2 και 3 και παράρτημα I τμήμα 3.

—

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

## ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

## 1. ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

- 1.1. Πίνακας αναφοράς του συνολικού κόστους και του κόστους μονάδας συμπληρώνεται χωριστά για κάθε αρμόδιο φορέα που επιβαρύνεται με κόστος σε ζώνη χρέωσης, με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 1. Επιπροσθέτως, συμπληρώνεται συγκεντρωτικός πίνακας αναφοράς με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 1 με τα δεδομένα των αντίστοιχων φορέων της ζώνης χρέωσης.

Όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, συμπληρώνεται πρόσθετος πίνακας αναφοράς του συνολικού κόστους και του κόστους μονάδας για κάθε αερολιμένα υπαγόμενο στον παρόντα κανονισμό, με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 1. Εφόσον κράτη μέλη αποφασίσουν να εφαρμόζουν τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού σε άλλους αερολιμένες κατά το άρθρο 1 παράγραφος 4, το κόστος για τους αερολιμένες αυτούς επιτρέπεται να παρουσιάζεται σε συγκεντρωτικό πίνακα με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 1, εξαιρουμένου του συνολικού κόστους που αναφέρεται στη γραμμή 4.2 του υποδείγματος του πίνακα 1, το οποίο παρέχεται για κάθε αερολιμένα χωριστά.

Όταν μια ζώνη χρέωσης καλύπτει εναέριο χώρο περισσότερων του ενός κρατών μελών, συμπληρώνεται κοινός πίνακας αναφοράς με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 1 σύμφωνα με τις απαιτήσεις συνοχής και ομοιομορφίας κατά το άρθρο 21 παράγραφος 4.

- 1.2. Οι πίνακες αναφοράς του συνολικού κόστους και του κόστους μονάδας κατά το σημείο 1.1 συμπληρώνονται ως μέρος του σχεδίου επιδόσεων για κάθε ημερολογιακό έτος της περιόδου αναφοράς και επίσης συμπληρώνονται ετησίως για την αναφορά του πραγματικού κόστους και των πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης. Οι πραγματικές μονάδες εξυπηρέτησης αποφασίζονται με βάση τα στοιχεία του φορέα που χρεώνει και εισπράττει τα τέλη. Τυχόν διαφορά από τα στοιχεία αυτά αιτιολογείται δεόντως στις πρόσθετες πληροφορίες.

Πίνακας 1 - Συνολικό κόστος και κόστος μονάδας

Ονομασία ζώνης χρέωσης Νόμισμα Όνομα φορέα	Καθορισμένο κόστος - Σχέδιο επιδόσεων - Περίοδος αναφοράς					Πραγματικό κόστος - Περίοδος αναφοράς				
Στοιχεία του κόστους	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>1. Κατανομή βάσει της φύσης (σε ονομαστικούς όρους)</b>										
1.1 Προσωπικό από το οποίο, κόστος συνταξιοδότησης										
1.2 Άλλο κόστος λειτουργίας										
1.3 Απόσβεση										
1.4 Κόστος κεφαλαίου										
1.5 Έκτακτα στοιχεία										
1.6 <b>Συνολικό κόστος</b> Σύνολο % v/v-1										
<b>2. Κατανομή ανά υπηρεσία (σε ονομαστικούς όρους)</b>										
2.1 Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας										
2.2 Επικοινωνίες										
2.3 Πλοήγηση										
2.4 Επιτήρηση										
2.5 Έρευνα και διάσωση										
2.6 Αεροναυτικές πληροφορίες										
2.7 Μετεωρολογικές υπηρεσίες										
2.8 Κόστος εποπτείας										
2.9 Άλλο δημόσιο κόστος										
2.10 <b>Συνολικό κόστος</b> Σύνολο % v/v-1										
<b>3. Πρόσθετες πληροφορίες (σε ονομαστικούς όρους)</b>										
<b>Μέση βάση περιουσιακών στοιχείων</b>										
3.1 Καθαρή λογιστική αξία πάγων περιουσιακών στοιχείων										
3.2 Προσαρμογές του συνόλου των περιουσιακών στοιχείων										
3.3 Καθαρό κυκλοφορούν ενεργητικό										
3.4 Συνολική βάση περιουσιακών στοιχείων										
<b>Κόστος κεφαλαίου %</b>										
3.5 Κόστος κεφαλαίου προ φόρων										
3.6 Απόδοση μετοχικού κεφαλαίου										
3.7 Μέσοι τόκοι δανείων										
3.8 Ποσοστό χρηματοδότησης με μετοχικό κεφάλαιο										
<b>Κόστος κοινών έργων</b>										
3.9 Κοινά έργα										
<b>Κόστος νέων επενδύσεων</b>										
3.10 Απόσβεση νέων επενδύσεων										
3.11 Κόστος κεφαλαίου νέων επενδύσεων										
3.12 Κόστος μίσθωσης νέων επενδύσεων										
<b>Κόστος Eurocontrol</b>										
3.13 Κόστος Eurocontrol (σε EUR)										
3.14 Συναλλαγματική ισοτιμία (κατά περίπτωση)										
3.15 Κόστος Eurocontrol (σε εθνικό νόμισμα)										
<b>4. Συνολικό κόστος μετά την αφαίρεση του κόστους υπηρεσιών σε εξαιρούμενες πτήσεις (σε ονομαστικούς όρους)</b>										
4.1 Κόστος εξαιρούμενων πτήσεων VFR										
4.2 <b>Συνολικό καθορισμένο/πραγματικό κόστος</b>										
<b>5. Κόστος απόδοσης KPI - Καθορισμένο/πραγματικό κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους)</b>										
5.1 Πληθωρισμός %										
5.2 Δείκτης πληθωρισμού (1)										
5.3 <b>Συνολικό κόστος σε πραγματικούς όρους (2)</b> Σύνολο % v/v-1										
5.4 <b>Συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης</b> Σύνολο % v/v-1										
5.5 <b>Κόστος μονάδας σε πραγματικές τιμές (3)</b> Σύνολο % v/v-1										

Στοιχεία κόστους και βάσης περιουσιακών στοιχείων σε χιλιάδες - Μονάδες εξυπηρέτησης σε χιλιάδες

(1) Δείκτης πληθωρισμού - Βάση 100 στο N-3

(2) Καθορισμένο κόστος (σχέδιο επιδόσεων) και πραγματικό κόστος σε πραγματικούς όρους

(3) Καθορισμένο κόστος μονάδας (σχέδιο επιδόσεων) και πραγματικό κόστος μονάδας σε πραγματικούς όρους

## 2. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

2.1. Παρέχονται οι ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες, μαζί με τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στους πίνακες αναφοράς του συνολικού κόστους και του κόστους μονάδας κατά το σημείο 1.1 πριν από την έναρξη της περιόδου αναφοράς, ως μέρος του σχεδίου επιδόσεων:

- α) περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του κόστους των διευκολύνσεων ή των υπηρεσιών μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με βάση τον κατάλογο διευκολύνσεων και υπηρεσιών του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας, ευρωπαϊκή περιοχή, (Εγγρ. 7754) του ΔΟΠΑ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία, και περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του κόστους αυτού μεταξύ των διαφόρων ζωνών χρέωσης·
- β) περιγραφή της μεθοδολογίας και των παραδοχών που ακολουθούνται για τον καθορισμό του κόστους των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που παρέχονται για πτήσεις VFR, όταν χορηγούνται εξαιρέσεις για πτήσεις VFR σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφοι 3, 4 και 5·
- γ) τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την κατανομή του κόστους μεταξύ της εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή και της τερματικής εξυπηρέτησης, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 5·
- δ) ανάλυση του κόστους μετεωρολογικών υπηρεσιών σε άμεσο κόστος και κόστος υποστήριξης των μετεωρολογικών διευκολύνσεων και υπηρεσιών, το οποίο καλύπτει επίσης εν γένει μετεωρολογικές απαιτήσεις («βασικό κόστος MET»). Το εν λόγω βασικό κόστος MET περιλαμβάνει γενική ανάλυση και πρόγνωση, δίκτυα παρατήρησης επιφανείας και ανωτέρας ατμόσφαιρας, μετεωρολογικά επικοινωνιακά συστήματα, κέντρα επεξεργασίας δεδομένων και υποστήριξη βασικής έρευνας, εκπαίδευσης και διοίκησης·
- ε) περιγραφή της μεθοδολογίας που ακολουθείται για την κατανομή του συνολικού κόστους μετεωρολογικών υπηρεσιών και του βασικού κόστους MET που αναφέρονται στο στοιχείο δ) στην πολιτική αεροπορία και μεταξύ των ζωνών χρέωσης·
- στ) για κάθε φορέα, περιγραφή της σύνθεσης κάθε στοιχείου του καθορισμένου κόστους ανά χαρακτήρα και ανά υπηρεσία (σημεία 1 και 2 του πίνακα 1), καθώς και περιγραφή των κύριων παραγόντων που εξηγούν τις προγραμματισμένες διακυμάνσεις κατά την περίοδο αναφοράς·
- ζ) για κάθε φορέα, περιγραφή και αιτιολόγηση της μεθοδολογίας που ακολουθείται για τον υπολογισμό του κόστους απόσβεσης (σημείο 1.3 του πίνακα 1): ιστορικό ή τρέχον κόστος κατά το άρθρο 22 παράγραφος 4 τέταρτο εδάφιο και, εφόσον χρησιμοποιείται το τρέχον λογιστικό κόστος, παρέχονται συγκρίσιμα στοιχεία ιστορικού κόστους·
- η) για κάθε φορέα, περιγραφή και υποκείμενες παραδοχές για κάθε στοιχείο συμπληρωματικής πληροφορίας (σημείο 3 του πίνακα 1), καθώς και περιγραφή των κύριων παραγόντων που εξηγούν τις διακυμάνσεις κατά την περίοδο αναφοράς·
- θ) για κάθε φορέα, περιγραφή των παραδοχών που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του κόστους κεφαλαίου (σημείο 1.4 του πίνακα 1), καθώς και της σύνθεσης της βάσης περιουσιακών στοιχείων, της απόδοσης κεφαλαίου, του μέσου επιτοκίου δανείων και των ποσοστών χρηματοδότησης της βάσης των περιουσιακών στοιχείων με δανειακά κεφάλαια και μετοχικό κεφάλαιο·
- ι) περιγραφή του καθορισμένου κόστους των κοινών έργων (σημείο 3.9 του πίνακα 1).

Τυχόν αλλαγές στα στοιχεία α) έως ι) κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς υποβάλλονται από κοινού με τις πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το σημείο 2.2.

2.2. Παρέχονται ετησίως οι ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες, μαζί με τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στους πίνακες αναφοράς του συνολικού κόστους και του κόστους μονάδας κατά το σημείο 1.1:

- α) για κάθε φορέα και για κάθε στοιχείο του κόστους, περιγραφή του αναφερόμενου πραγματικού κόστους και της διαφοράς μεταξύ του κόστους αυτού και του καθορισμένου κόστους, για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
- β) περιγραφή των αναφερόμενων πραγματικών μονάδων εξυπηρέτησης και περιγραφή τυχόν διαφορών μεταξύ των μονάδων αυτών και των στοιχείων του φορέα που χρεώνει και εισπράττει τα τέλη, καθώς και τυχόν διαφορών μεταξύ των μονάδων αυτών και των προβλέψεων στο σχέδιο επιδόσεων, για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
- γ) ανάλυση του πραγματικού κόστους των κοινών έργων ανά έργο·
- δ) αιτιολόγηση της διαφοράς μεταξύ του καθορισμένου κόστους και του πραγματικού κόστους των νέων και των υφιστάμενων επενδύσεων των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας, καθώς και της διαφοράς μεταξύ της προγραμματιζόμενης και της πραγματικής ημερομηνίας έναρξης λειτουργίας των πάγιων περιουσιακών στοιχείων που χρηματοδοτούνται από τις εν λόγω επενδύσεις για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς·
- ε) περιγραφή των επενδυτικών έργων που προστέθηκαν, ματαιώθηκαν ή αντικαταστάθηκαν κατά την περίοδο αναφοράς ως προς τα μεγάλα επενδυτικά έργα που έχουν καθοριστεί στο σχέδιο επιδόσεων, τα οποία έχει εγκρίνει η εθνική εποπτική αρχή σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 4.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

## ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ ΤΕΡΜΑΤΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 25

**1. Υπολογισμός των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή**

- 1.1. Οι μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή υπολογίζονται ως το γινόμενο του συντελεστή απόστασης επί τον συντελεστή βάρους της σχετικής πτήσης. Το σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή συνίσταται στο σύνολο των μονάδων εξυπηρέτησης πτήσεων IFR, καθώς και στις μονάδες εξυπηρέτησης πτήσεων VFR, εφόσον αυτές δεν εξαιρούνται σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφοι 3, 4 και 5.
- 1.2. Ο συντελεστής απόστασης σε συγκεκριμένη ζώνη χρέωσης είναι το ηλικό της διαίρεσης του αριθμού χιλιομέτρων που διανύθηκαν σε απόσταση ορθοδρομίας μεταξύ του αεροδρομίου αναχώρησης εντός της ζώνης χρέωσης ή το σημείο εισόδου σε αυτήν, και του αεροδρομίου άφιξης στη ζώνη χρέωσης ή του σημείου εξόδου από αυτήν, διά εκατό σύμφωνα με την πραγματική διαδρομή της πτήσης που έχει καταγραφεί από τον διαχειριστή δικτύου.

Από την απόσταση που λαμβάνεται υπόψη αφαιρούνται 20 χιλιόμετρα για κάθε απογείωση και για κάθε προσγείωση στη ζώνη χρέωσης.

- 1.3. Ο συντελεστής βάρους, εκφραζόμενος ως αριθμός με δύο δεκαδικά, είναι η τετραγωνική ρίζα του ηλικίου που προκύπτει από τη διαίρεση διά του πενήντα του αριθμού μετρικών τόνων που εκφράζεται ως αριθμός με ένα δεκαδικό ψηφίο στο πιστοποιημένο μέγιστο βάρος απογείωσης του αεροσκάφους που αναγράφεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροσκάφους.
- 1.4. Όταν για ένα αεροσκάφος υπάρχουν πολλά μέγιστα πιστοποιημένα βάρη απογείωσης, χρησιμοποιείται το μεγαλύτερο από αυτά.
- 1.5. Οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών δηλώνουν τη σύνθεση του στόλου τους και το πιστοποιημένο μέγιστο βάρος απογείωσης κάθε αεροσκάφους τους στον φορέα που είναι αρμόδιος για την είσπραξη των τελών κάθε φορά που υπάρχει αλλαγή και τουλάχιστον σε ετήσια βάση.

Εάν ο συντελεστής βάρους είναι άγνωστος, υπολογίζεται με βάση το βάρος του βαρύτερου αεροσκάφους του ίδιου τύπου που είναι γνωστό ότι υπάρχει.

- 1.6. Εφόσον τα τέλη χρεώνονται σε περιφερειακή βάση, τα κράτη μέλη μπορούν να ορίσουν κοινούς όρους εφαρμογής.

**2. Υπολογισμός των μονάδων τερματικής εξυπηρέτησης**

- 2.1. Η μονάδα τερματικής εξυπηρέτησης ισούται με τον συντελεστή βάρους του σχετικού αεροσκάφους.
- 2.2. Ο συντελεστής βάρους, εκφραζόμενος ως αριθμός με δύο δεκαδικά, είναι το ηλικό που προκύπτει από τη διαίρεση διά του πενήντα του αριθμού μετρικών τόνων του μεγαλύτερου μέγιστου πιστοποιημένου βάρους απογείωσης του αεροσκάφους, κατά το παράρτημα VIII σημεία 1.3 έως 1.5, στην εκθετική δύναμη 0,7.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

## ΤΙΜΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

## 1. ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΤΙΜΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

Πίνακας αναφοράς του υπολογισμού της τιμής μονάδας συμπληρώνεται ετησίως και χωριστά για κάθε αρμόδιο φορέα που επιβαρύνεται με κόστος σε ζώνη χρέωσης, με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 2. Επιπροσθέτως, συμπληρώνεται συγκεντρωτικός πίνακας αναφοράς ετησίως με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 2 με τα συγκεντρωτικά δεδομένα των σχετικών φορέων της ζώνης χρέωσης.

## 2. ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ

Για κάθε ζώνη χρέωσης συμπληρώνεται σε ετήσια βάση συγκεντρωτικός πίνακας αναφοράς πρόσθετων πληροφοριών σχετικών με προσαρμογές, με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 3.

## 3. ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΘΕΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΚΟΙΝΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΜΕ ΤΑ ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Για κάθε ζώνη χρέωσης συμπληρώνεται σε ετήσια βάση συγκεντρωτικός πίνακας αναφοράς πρόσθετων πληροφοριών σχετικών με κοινά έργα και με τα έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης, με χρήση του υποδείγματος του πίνακα 4.



Πίνακας 2 - Υπολογισμός της τιμής μονάδας

Όνομασία της ζώνης χρέωσης Νόμισμα Όνομα φορέα	Περίοδος αναφοράς				
	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<b>Πίνακας 2 Α - Προσαρμογές το έτος ν</b>					
<b>A. Καταμερισμός του κόστους</b>					
<b>Καθορισμένο κόστος</b>					
1.1	Καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους - πλην των VFR - Πίνακας 1 (άρθρο 22)				
<b>Υπολογισμένο τιμαριθμική αναπροσαρμογή</b>					
2.1	Καθορισμένο κόστος υποκείμενο σε τιμαριθμική αναπροσαρμογή				
2.2	Πρόβλεψη δείκτη πληθωρισμού - Πίνακας 1				
2.3	Πραγματικός δείκτης πληθωρισμού - Πίνακας 1				
2.4	Πραγματικός / προβλεπόμενος δείκτης πληθωρισμού (σε %)				
2.5	Τιμαριθμική αναπροσαρμογή το έτος ν (άρθρο 26)				
<b>Διαφορές μεταξύ καθορισμένου κόστους και πραγματικού κόστους κατά το άρθρο 28 παρ. 4 έως 6</b>					
3.1	Νέες επενδύσεις (άρθρο 28 παρ. 4)				
3.2	Κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων (άρθρο 28 παρ. 5)				
3.3	Κόστος Eurocontrol (άρθρο 28 παρ. 5)				
3.4	Κόστος συνταξιοδότησης (άρθρο 28 παρ. 6)				
3.5	Τόκοι δανείων (άρθρο 28 παρ. 6)				
3.6	Αλλαγή νομοθεσίας (άρθρο 28 παρ. 6)				
3.7	Διαφορές μεταξύ καθορισμένου κόστους και πραγματικού κόστους το έτος ν (άρθρο 28 παρ. 4 έως 6)				
<b>B. Καταμερισμός του κινδύνου κυκλοφορίας</b>					
<b>Προσαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας</b>					
4.1	Καθορισμένο κόστος υποκείμενο σε καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας				
4.2	% απόκλισης από το % του άρθρου 27 παρ. 2 και 5				
4.3	% πρόσθετων εσόδων επιστρεφόμενων στους χρήστες κατά το άρθρο 27 παρ. 3 και 5				
4.4	% απώλειας εσόδων για τους χρήστες του εναερίου χώρου κατά το άρθρο 27 παρ. 3 και 5				
4.5	% απόκλισης κατά το άρθρο 27 παρ. 4				
4.6	Προσβλεπόμενες συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης (σχέδιο επιδόσεων)				
4.7	Πραγματικές συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης				
4.8	Πραγματικές / προβλεπόμενες συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης (σε %)				
4.9	Προσαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας για το έτος ν (άρθρο 27 παρ. 2 έως 5)				
<b>Προσαρμογές της κυκλοφορίας</b>					
5.1	Για καθορισμένο κόστος μη υποκείμενο σε καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας (άρθρο 27 παρ. 8)				
5.2	Προσαρμογές της τιμής μονάδας του έτους ν μη υποκείμενες σε καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας (άρθρο 27 παρ. 9)				
5.3	Προσαρμογές της κυκλοφορίας το έτος ν (άρθρο 27 παρ. 8 και 9)				
<b>Γ. Καθεστώς παροχής οικονομικών κινήτρων για τη χωρητικότητα και το περιβάλλον</b>					
<b>Προσαρμογές σχετικές με τα οικονομικά κίνητρα</b>					
6.1	Οικονομικά κίνητρα για τη χωρητικότητα (άρθρο 11 παρ. 3)				
6.2	Οικονομικά κίνητρα για το περιβάλλον (άρθρο 11 παρ. 4)				
6.3	Πρόσθετα οικονομικά κίνητρα για τη χωρητικότητα (άρθρο 11 παρ. 4)				
6.4	Οικονομικά κίνητρα το έτος ν (άρθρο 11 παρ. 3 και 4)				
<b>Δ. Άλλες προσαρμογές</b>					
<b>Διαφοροποίηση τελών</b>					
7.1	Προσαρμογή για να διασφαλισθεί η ουδετερότητα των εσόδων κατά τη διαφοροποίηση των τελών το έτος ν (άρθρο 32 παρ. 1)				
<b>Αναθεώρηση της τιμής μονάδας</b>					
8.1	Προσωρινή τιμή μονάδας εφαρμοζόμενη το έτος ν				
8.2	Διαφορά στα έσοδα λόγω της προσωρινής εφαρμογής της τιμής μονάδας το έτος ν (άρθρο 29 παρ. 5)				
<b>Διασταυρούμενη χρηματοδότηση μεταξύ ζωνών χρέωσης</b>					
9.1	Διασταυρούμενη χρηματοδότηση προς (-) / από (+) άλλη/-ες ζώνη/-ες χρέωσης το έτος ν				
<b>Άλλα έσοδα</b>					
10.1	Προγράμματα συνδρομής της Ένωσης (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. α))				
10.2	Εθνική δημόσια χρηματοδότηση (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. α))				
10.3	Εμπορικές δραστηριότητες (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. β))				
10.4	Έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. γ))				
10.5	Συνολικά λοιπά έσοδα για το έτος ν (άρθρο 25 παρ. 3)				
<b>Εφαρμογή χαμηλότερης τιμής μονάδας</b>					
11.1	Απώλεια εσόδων λόγω της εφαρμογής χαμηλότερης τιμής μονάδας το έτος ν (άρθρο 29 παρ. 6)				
12	Συνολικές προσαρμογές το έτος ν				
<b>Πίνακας 2 Β -Υπολογισμός της τιμής μονάδας το έτος ν (1)</b>					
13.1	Καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους - πλην των VFR (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. α))				
13.2	Τιμαριθμική αναπροσαρμογή: Ποσό μεταφερόμενο στο έτος ν (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. β))				
13.3	Προσαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας: Ποσά μεταφερόμενα στο έτος ν (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. γ))				
13.4	Διαφορές στο κόστος κατά το άρθρο 28 παρ. 4 έως 6: Ποσά μεταφερόμενα στο έτος ν (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. δ))				
13.5	Οικονομικά κίνητρα: Ποσά μεταφερόμενα στο έτος ν (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. ε))				
13.6	Διαφοροποίηση τελών: Ποσά μεταφερόμενα στο έτος ν (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. στ))				
13.7	Προσαρμογές της κυκλοφορίας: Ποσά μεταφερόμενα στο έτος ν (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. ζ) και η))				
13.8	Άλλα έσοδα (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. θ))				
13.9	Διασταυρούμενη χρηματοδότηση μεταξύ ζωνών χρέωσης (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. ι))				
13.10	Διαφορά στα έσοδα λόγω της προσωρινής εφαρμογής της τιμής μονάδας (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. ια))				
13.11	Γενικό σύνολο για τον υπολογισμό της τιμής μονάδας το έτος ν				
13.12	Προσβλεπόμενες συνολικές μονάδες εξυπηρέτησης το έτος ν (σχέδιο επιδόσεων)				
13.13	Τιμή μονάδας το έτος ν κατά το άρθρο 25 παρ. 2 (σε εθνικό νόμισμα)				
13.14	Μείωση κατά το άρθρο 29 παρ. 6, κατά περίπτωση (σε εθνικό νόμισμα)				
14	Εφαρμοστέα τιμή μονάδας το έτος ν				

Κόστος, έσοδα και λοιπά ποσά σε χιλιάδες - Μονάδες εξυπηρέτησης σε χιλιάδες

(1) Συμπεριλαμβάνονται οι προσαρμογές άλλων περιόδων αναφοράς (άρθρο 25 παρ. 2 στοιχ. ιβ))

Πίνακας 3 - Πρόσθετες πληροφορίες για τις προσαρμογές

Όνομασία της ζώνης χρέωσης							
Πρόσθετες πληροφορίες για τις προσαρμογές	Ποσά	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Μετά την περίοδο αναφοράς
Τιμηριθμική αναπροσαρμογή το έτος ν							
Τιμηριθμική αναπροσαρμογή το έτος ν+1							
Τιμηριθμική αναπροσαρμογή το έτος ν+2							
Τιμηριθμική αναπροσαρμογή το έτος ν+3							
Τιμηριθμική αναπροσαρμογή το έτος ν+4							
<b>Συνολική τιμηριθμική αναπροσαρμογή (άρθρο 26)</b>							
Καταμερισμός του κινδύνου κυκλοφορίας το έτος ν							
Καταμερισμός του κινδύνου κυκλοφορίας το έτος ν+1							
Καταμερισμός του κινδύνου κυκλοφορίας το έτος ν+2							
Καταμερισμός του κινδύνου κυκλοφορίας το έτος ν+3							
Καταμερισμός του κινδύνου κυκλοφορίας το έτος ν+4							
<b>Συνολική προσαρμογή του καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας (άρθρο 27 παρ. 2 έως 5)</b>							
Διαφορά του κόστους νέων επενδύσεων το έτος ν							
Διαφορά του κόστους νέων επενδύσεων το έτος ν+1							
Διαφορά του κόστους νέων επενδύσεων το έτος ν+2							
Διαφορά του κόστους νέων επενδύσεων το έτος ν+3							
Διαφορά του κόστους νέων επενδύσεων το έτος ν+4							
<b>Συνολική προσαρμογή για το κόστος νέων επενδύσεων (άρθρο 28 παρ. 4)</b>							
Διαφορά στο κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων το έτος ν							
Διαφορά στο κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων το έτος ν+1							
Διαφορά στο κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων το έτος ν+2							
Διαφορά στο κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων το έτος ν+3							
Διαφορά στο κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων το έτος ν+4							
<b>Συνολικές προσαρμογές για το κόστος αρμοδίων αρχών και ειδικευμένων φορέων (άρθρο 28 παρ. 5)</b>							
Διαφορά του κόστους Eurocontrol το έτος ν							
Διαφορά του κόστους Eurocontrol το έτος ν+1							
Διαφορά του κόστους Eurocontrol το έτος ν+2							
Διαφορά του κόστους Eurocontrol το έτος ν+3							
Διαφορά του κόστους Eurocontrol το έτος ν+4							
<b>Συνολικές προσαρμογές για το κόστος Eurocontrol (άρθρο 28 παρ. 5)</b>							
Διαφορά του κόστους συνταξιοδότησης το έτος ν							
Διαφορά του κόστους συνταξιοδότησης το έτος ν+1							
Διαφορά του κόστους συνταξιοδότησης το έτος ν+2							
Διαφορά του κόστους συνταξιοδότησης το έτος ν+3							
Διαφορά του κόστους συνταξιοδότησης το έτος ν+4							
<b>Συνολικές προσαρμογές για το κόστος συνταξιοδότησης (άρθρο 28 παρ. 6)</b>							
Διαφορά των τόκων δανείων το έτος ν							
Διαφορά των τόκων δανείων το έτος ν+1							
Διαφορά των τόκων δανείων το έτος ν+2							
Διαφορά των τόκων δανείων το έτος ν+3							
Διαφορά των τόκων δανείων το έτος ν+4							
<b>Συνολική προσαρμογή για το κόστος των τόκων δανείων (άρθρο 28 παρ. 6)</b>							
Κόστος λόγω αλλαγής της νομοθεσίας το έτος ν							
Κόστος λόγω αλλαγής της νομοθεσίας το έτος ν+1							
Κόστος λόγω αλλαγής της νομοθεσίας το έτος ν+2							
Κόστος λόγω αλλαγής της νομοθεσίας το έτος ν+3							
Κόστος λόγω αλλαγής της νομοθεσίας το έτος ν+4							
<b>Συνολική προσαρμογή για το κόστος λόγω αλλαγής της νομοθεσίας (άρθρο 28 παρ. 6)</b>							
Οικονομικά κίνητρα το έτος ν							
Οικονομικά κίνητρα το έτος ν+1							
Οικονομικά κίνητρα το έτος ν+2							
Οικονομικά κίνητρα το έτος ν+3							
Οικονομικά κίνητρα το έτος ν+4							
<b>Συνολικά οικονομικά κίνητρα (άρθρο 11 παρ. 3 και 4)</b>							
Διαφοροποίηση τελών το έτος ν							
Διαφοροποίηση τελών το έτος ν+1							
Διαφοροποίηση τελών το έτος ν+2							
Διαφοροποίηση τελών το έτος ν+3							
Διαφοροποίηση τελών το έτος ν+4							
<b>Συνολική προσαρμογή λόγω της διαφοροποίησης των τελών (άρθρο 32 παρ. 1)</b>							
Προσαρμογή της κυκλοφορίας το έτος ν							
Προσαρμογή της κυκλοφορίας το έτος ν+1							
Προσαρμογή της κυκλοφορίας το έτος ν+2							
Προσαρμογή της κυκλοφορίας το έτος ν+3							
Προσαρμογή της κυκλοφορίας το έτος ν+4							
<b>Συνολική προσαρμογή της κυκλοφορίας (άρθρο 27 παρ. 8 και 9)</b>							

Έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης το έτος ν							
Έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης το έτος ν+1							
Έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης το έτος ν+2							
Έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης το έτος ν+3							
Έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης το έτος ν+4							
<b>Συνολικά έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. α))</b>							
Έσοδα από εθνική δημόσια χρηματοδότηση το έτος ν							
Έσοδα από εθνική δημόσια χρηματοδότηση το έτος ν+1							
Έσοδα από εθνική δημόσια χρηματοδότηση το έτος ν+2							
Έσοδα από εθνική δημόσια χρηματοδότηση το έτος ν+3							
Έσοδα από εθνική δημόσια χρηματοδότηση το έτος ν+4							
<b>Συνολικά έσοδα από εθνική δημόσια χρηματοδότηση (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. α))</b>							
Έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες το έτος ν							
Έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες το έτος ν+1							
Έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες το έτος ν+2							
Έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες το έτος ν+3							
Έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες το έτος ν+4							
<b>Συνολικά έσοδα από εμπορικές δραστηριότητες (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. β))</b>							
Έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων το έτος ν							
Έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων το έτος ν+1							
Έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων το έτος ν+2							
Έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων το έτος ν+3							
Έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων το έτος ν+4							
<b>Συνολικά έσοδα από συμβάσεις με φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων (άρθρο 25 παρ. 3 στοιχ. γ))</b>							
Διαφορά εσόδων - αναθεώρηση της τιμής μονάδας το έτος ν							
Διαφορά εσόδων - αναθεώρηση της τιμής μονάδας το έτος ν+1							
Διαφορά εσόδων - αναθεώρηση της τιμής μονάδας το έτος ν+2							
Διαφορά εσόδων - αναθεώρηση της τιμής μονάδας το έτος ν+3							
Διαφορά εσόδων - αναθεώρηση της τιμής μονάδας το έτος ν+4							
<b>Συνολικές διαφορές εσόδων λόγω της προσωρινής εφαρμογής της τιμής μονάδας (άρθρο 29 παρ. 5)</b>							

Ποσά σε χιλιάδες (εθνικό νόμισμα)

Πίνακας 4 - Πρόσθετες πληροφορίες για κοινά έργα και για έσοδα από προγράμματα συνδρομής της Ένωσης που κατανέμονται στη ζώνη χρέωσης

**Ονομασία της ζώνης χρέωσης**

Ληφθέντα ποσά

Στοιχεία έργου (όπως στη συμφωνία επιχορήγησης)	Τίτλος έργου	Αξία χρηματοδοτούμενου έργου σε χιλιάδες EUR		Χορηγηθέντα ποσά (όπως στη συμφωνία επιχορήγησης) σε χιλιάδες EUR		Κοινά έργα έτος/ν	Πραγματικά ληφθέντα ποσά (ζώνη χρέωσης) σε χιλιάδες EUR						
		Σύνολο	Για τη ζώνη χρέωσης	Σύνολο	Για τη ζώνη χρέωσης		Προηγούμενες περίοδοι αναφοράς	N	N+1	N+2	N+3	N+4	
<b>Σύνολο σε χιλιάδες EUR</b>													
<b>Σύνολο σε χιλιάδες εθνικού νομίσματος</b>													

Ποσά επιστραφέντα στους χρήστες του εναερίου χώρου μέσω άλλων εσόδων

Στοιχεία έργου (όπως στη συμφωνία επιχορήγησης)	Τίτλος έργου	Ποσά παρακρατηθέντα για διοικητικό κόστος στη ζώνη χρέωσης σε χιλιάδες EUR	Σύνολο επιστρεπτέο στη ζώνη χρέωσης σε χιλιάδες EUR	Επιστραφέντα στους χρήστες του εναερίου χώρου (ζώνη χρέωσης) σε χιλιάδες εθνικού νομίσματος							
				Προηγούμενες περίοδοι αναφοράς	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Μετά την περίοδο αναφοράς	
<b>Σύνολο σε χιλιάδες EUR</b>											
<b>Σύνολο σε χιλιάδες εθνικού νομίσματος</b>											

## 4. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΤΟΥΣ ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΑ ΣΗΜΕΙΑ 1, 2 ΚΑΙ 3

Παρέχονται οι ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες μαζί με τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνουν οι πίνακες αναφοράς υπολογισμού της τιμής μονάδας και πρόσθετων πληροφοριών σχετικών με προσαρμογές κατά τα σημεία 1 και 2:

- α) περιγραφή και σκεπτικό του καθορισμού των διαφόρων ζωνών χρέωσης, και ιδίως των ζωνών χρέωσης τερματικής εξυπηρέτησης και των πιθανών διεπιδοτήσεων μεταξύ ζωνών χρέωσης,
- β) περιγραφή της πολιτικής εξαιρέσεων και περιγραφή των χρηματοδοτικών μέσων για την κάλυψη του αντίστοιχου κόστους,
- γ) περιγραφή των προσαρμογών που προκύπτουν από την εφαρμογή του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας σύμφωνα με το άρθρο 27,
- δ) περιγραφή των διαφορών μεταξύ του καθορισμένου κόστους και του πραγματικού κόστους του έτους *n* συνεπεία των αλλαγών του κόστους κατά το άρθρο 28 παράγραφος 3, καθώς και περιγραφή των αλλαγών που αναφέρονται στο εν λόγω άρθρο,
- ε) περιγραφή των προσαρμογών συνεπεία απρόβλεπτων αλλαγών του κόστους σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφοι 3 έως 6,
- στ) περιγραφή τυχόν άλλων εσόδων, κατανεμημένων στις διάφορες κατηγορίες κατά το άρθρο 25 παράγραφος 3,
- ζ) περιγραφή της εφαρμογής των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφοι 3 και 4 το έτος *n* και των οικονομικών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων που προέκυψαν, περιγραφή και εξήγηση της διαφοροποίησης των τελών αεροναυτιλίας που εφαρμόστηκε το έτος *n* βάσει του άρθρου 32, κατά περίπτωση, και προσαρμογές που προέκυψαν,
- η) περιγραφή προσαρμογών σχετικών με την προσωρινή εφαρμογή τιμής μονάδας βάσει του άρθρου 29 παράγραφος 5,
- θ) περιγραφή της διασταυρούμενης χρηματοδότησης μεταξύ ζωνών χρέωσης κατά τη διαδρομή, ή μεταξύ ζωνών χρέωσης τερματικών τελών, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού 550/2004,
- ι) πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή χαμηλότερης τιμής μονάδας βάσει του άρθρου 29 παράγραφος 6 από την τιμή μονάδας που υπολογίζεται σύμφωνα με το άρθρο 25 παράγραφος 2 και με τα μέσα χρηματοδότησης της διαφοράς των εσόδων,
- ια) πληροφορίες και ανάλυση των προσαρμογών που αφορούν προηγούμενες περιόδους αναφοράς οι οποίες επηρέασαν τον υπολογισμό της τιμής μονάδας.

Παρέχονται οι ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες, μαζί με τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στους πίνακες αναφοράς πρόσθετων πληροφοριών σχετικών με κοινά έργα και με τα προγράμματα συνδρομής της Ένωσης κατά το σημείο 3:

- ιβ) πληροφορίες για το κόστος των κοινών έργων και άλλων χρηματοδοτούμενων έργων κατανεμημένο ανά έργο, καθώς και για τα δημόσια κονδύλια δημοσίων αρχών για τα εν λόγω έργα.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

**ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΤΑ ΠΟΣΟΝ Η ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 35 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΥΠΟΚΕΙΤΑΙ ΣΕ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ**

1. Ο βαθμός στον οποίο οι πάροχοι υπηρεσιών μπορούν να επιλέγουν ελεύθερα αν θα προσφέρουν την παροχή των υπηρεσιών αυτών ή αν θα αποσυρθούν:
    - α) η ύπαρξη τυχόν σημαντικών νομικών, οικονομικών ή άλλων φραγμών που θα εμπόδιζαν πάροχο να παρέχει ή να εξακολουθήσει να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες·
    - β) το πεδίο εφαρμογής, η διάρκεια και η αξία των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών·
    - γ) οι διαδικασίες που επιτρέπουν την ύπαρξη υλικών και άυλων περιουσιακών στοιχείων, δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας και προσωπικού προς μεταφορά ή διάθεση με άλλο τρόπο από τον εγκατεστημένο πάροχο σε άλλο συμβαλλόμενο μέρος.
  2. Ο βαθμός στον οποίο είναι ελεύθερη η επιλογή παρόχου υπηρεσιών και, στην περίπτωση των αερολιμένων επίσης, ο βαθμός στον οποίο είναι ελεύθερη η επιλογή τερματικής αυτοεξυπηρέτησης:
    - α) η ύπαρξη νομικών, συμβατικών ή πρακτικών φραγμών στην αλλαγή παρόχου υπηρεσιών ή, όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, στη μετάβαση των αερολιμένων στην αυτοεξυπηρέτηση·
    - β) η ύπαρξη διαδικασίας διαβούλευσης με σκοπό τη συνεκτίμηση των απόψεων των χρηστών του εναερίου χώρου όταν αλλάζουν οι ρυθμίσεις παροχής υπηρεσιών.
  3. Ο βαθμός στον οποίο είτε υφίσταται δομή της αγοράς και ανταγωνισμός είτε υπάρχει αξιόπιστη προοπτική ανταγωνισμού:
    - α) η ύπαρξη διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού (δεν ισχύει στην περίπτωση της αυτοεξυπηρέτησης)·
    - β) στοιχεία άλλων αξιόπιστων παρόχων υπηρεσιών που μπορούν να λάβουν μέρος στον διαγωνισμό και έχουν παράσχει υπηρεσίες στο παρελθόν, συμπεριλαμβανομένης της αυτοεξυπηρέτησης για τον αερολιμένα.
  4. Για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο βαθμός στον οποίο οι αερολιμένες υπόκεινται σε πιέσεις όσον αφορά το εμπορικό τους κόστος ή σε ρυθμίσεις παροχής κινήτρων:
    - α) εάν είναι έντονος ο ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών,
    - β) ο βαθμός στον οποίο αναλαμβάνουν οι αερολιμένες τα τέλη υπηρεσιών αεροναυτιλίας,
    - γ) εάν οι αερολιμένες λειτουργούν σε ανταγωνιστικό περιβάλλον ή υπό καθεστώς παροχής οικονομικών κινήτρων με σκοπό την περιστολή των τιμών ή την κατ' άλλο τρόπο ενθάρρυνση μείωσης του κόστους.
  5. Ο βαθμός στον οποίο ο πάροχος τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή υπηρεσιών CNS, MET και AIS ή υπηρεσιών δεδομένων ATM που παρέχει επίσης υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή έχει χωριστούς λογαριασμούς και εκθέσεις αναφοράς.
  6. Για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, η αξιολόγηση που αναφέρεται στο παρόν παράρτημα διεξάγεται σε κάθε αερολιμένα, ή σε ομάδες αερολιμένων.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

## ΠΙΝΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΜΟΝΑΔΑΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑΒΙΒΑΖΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 35 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 6

## 1. ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

## 1.1. Πίνακες αναφοράς

Για την υποβολή στοιχείων στους πίνακες Α και Β ακολουθούνται οι κάτωθι οδηγίες:

- α) οι πίνακες συμπληρώνονται για κάθε ζώνη χρέωσης. Το κόστος και οι τιμές καθορίζονται σε εθνικό νόμισμα·
- β) στον πίνακα Α τα στοιχεία είναι τα πραγματικά στοιχεία για το έτος (ν-5) έως το έτος (ν-1) και τα προγραμματιζόμενα στοιχεία για το έτος (ν) και εντεύθεν·
- γ) στον πίνακα Β, η ετήσια τιμή ανταποκρίνεται στην αξία της σύμβασης. Η μονάδα απόδοσης που λαμβάνεται υπόψη για να προσδιορισθεί η αξία της σύμβασης περιγράφεται και αναφέρεται από τα κράτη μέλη στον πίνακα. Όσον αφορά τις τεμαχικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας, ο πίνακας Β συμπληρώνεται χωριστά για κάθε αερολιμένα εφόσον οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας παρέχονται υπό συνθήκες της αγοράς στη ζώνη χρέωσης τεμαχικών τελών.

## Πίνακας Α

Πίνακας Α - Συνολικό κόστος

Ονομασία ζώνης χρέωσης Νόμισμα Φορέας	Έτος ν
---	--------

Πραγμ. κόστος (ν-5)	Πραγμ. κόστος (ν-4)	Πραγμ. κόστος (ν-3)	Πραγμ. κόστος (ν-2)	Πραγμ. κόστος (ν-1)	Προβλ. κόστος (ν)	Προβλ. κόστος (ν+1)	Προγραμμ. κόστος (ν+2)	Προγραμμ. κόστος (ν+3)	Προγραμμ. κόστος (ν+4)
------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	----------------------	------------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------

## Ανάλυση ανά χαρακτήρα (σε ονομαστικούς όρους)

Προσωπικό									
Άλλο κόστος λειτουργίας									
Απόσβεση									
Κόστος κεφαλαίου									
Έκτακτα στοιχεία									
Συνολικό κόστος									

## Πίνακας Β

Πίνακας Β - Ετήσια τιμή και τιμή μονάδας

Ονομασία ζώνης χρέωσης Νόμισμα Φορέας	Έτος ν
---	--------

(ν-5)	(ν-4)	(ν-3)	(ν-2)	(ν-1)	(ν)	(ν+1)	(ν+2)	(ν+3)	(ν+4)
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------

Ετήσια τιμή (α)									
Μονάδα απόδοσης (β)									
Τιμή μονάδας									

(α) Ετήσια τιμή σε χιλιάδες εθνικού νομίσματος

(β) Μονάδα απόδοσης σε <θα προσδιορισθεί>

## 1.2. Πρόσθετες πληροφορίες

Οι ακόλουθες πρόσθετες πληροφορίες παρέχονται μαζί με τις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στους πίνακες Α και Β:

- α) περιγραφή της μονάδας απόδοσης που χρησιμοποιείται στον πίνακα Β·
  - β) περιγραφή των κριτηρίων κατανομής του κόστους των διευκολύνσεων ή των υπηρεσιών μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με βάση τον κατάλογο διευκολύνσεων και υπηρεσιών του περιφερειακού σχεδίου αεροναυτιλίας, ευρωπαϊκή περιοχή, του ΔΟΠΑ (Έγγρ. 7754)·
  - γ) περιγραφή και εξήγηση των διαφορών μεταξύ προγραμματιζόμενων και πραγματικών στοιχείων για το έτος (ν-5) έως (ν-1) για όλα τα δεδομένα που περιέχουν οι πίνακες Α και Β·
  - δ) περιγραφή και εξήγηση του κόστους και των επενδύσεων που έχουν προγραμματισθεί για μια πενταετία για την αναμενόμενη κυκλοφορία·
  - ε) περιγραφή και εξήγηση της μεθόδου που ακολουθείται για τον υπολογισμό του κόστους απόσβεσης: ιστορικό ή τρέχον κόστος·
  - στ) αιτιολόγηση του κόστους κεφαλαίου, καθώς και των συνιστωσών της βάσης των περιουσιακών στοιχείων·
  - ζ) περιγραφή των χρηματοδοτικών πόρων των σχετικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας για κάθε ζώνη χρέωσης εφόσον η παροχή αυτών των υπηρεσιών υπόκειται στις συνθήκες της αγοράς.
-



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

**ΒΑΣΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 24 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 30 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1**

1. Η διαβούλευση κατά το άρθρο 24 παράγραφος 3 αφορά ιδίως τα ακόλουθα ουσιώδη στοιχεία σχετικά με τη διαφάνεια του κόστους:
    - α) το πραγματικό κόστος που προέκυψε κατά τη διάρκεια του προηγούμενου έτους και τη διαφορά μεταξύ του πραγματικού κόστους και του καθορισμένου κόστους που περιείχε το σχέδιο επιδόσεων·
    - β) την εξέλιξη του κόστους κατά το άρθρο 28 παράγραφος 3.
  2. Η διαβούλευση κατά το άρθρο 30 παράγραφος 1 αφορά ιδίως τα ακόλουθα ουσιώδη στοιχεία σχετικά με τη διαφάνεια των τιμών μονάδας:
    - α) την πολιτική χρέωσης, καθώς και, μεταξύ άλλων, τις προσαρμογές των τιμών μονάδας και τη διασταυρούμενη χρηματοδότηση μεταξύ των ζωνών χρέωσης τερματικών τελών·
    - β) την εξέλιξη της κυκλοφορίας σε σύγκριση με τις προβλέψεις κυκλοφορίας που καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων·
    - γ) την εφαρμογή του μηχανισμού καταμερισμού του κινδύνου κυκλοφορίας κατά το άρθρο 27 και του καθεστώτος ή των καθεστώτων παροχής κινήτρων βάσει του άρθρου 11·
    - δ) κατά περίπτωση, τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις των ζωνών χρέωσης τερματικών τελών σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 στοιχείο α)·
    - ε) κατά περίπτωση, τις υπηρεσίες που προβλέπεται να υπαχθούν στις συνθήκες της αγοράς σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 3 στοιχείο β).
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

## ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΕΣΤΩΤΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΑΡΘΡΟ 11 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3

## 1. ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΤΙΜΩΝ

## 1.1. Για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Εφόσον εθνική εποπτική αρχή αποφασίσει να εφαρμόζει μηχανισμό διαφοροποίησης των κεντρικών τιμών κατά τη διαδρομή σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο ii) και στοιχείο ζ) σημεία iii) και ν), ο εν λόγω μηχανισμός διαφοροποίησης μπορεί να ακολουθεί ένα ή αμφότερα τα ακόλουθα σημεία:

- α) δυνατότητα συνεκτίμησης σημαντικών και απρόβλεπτων αλλαγών στην κυκλοφορία, οπότε η κεντρική τιμή για το έτος  $v$  βασίζεται στην τιμή αναφοράς στο επίπεδο κάθε παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας από τη δημοσιοποίηση του σχεδίου λειτουργιών δικτύου τον Νοέμβριο του έτους  $v-1$ .
- β) περιορισμό του πεδίου εφαρμογής των κινήτρων στην κάλυψη μόνον των αιτίων καθυστέρησης που σχετίζονται με τη χωρητικότητα του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), την όδευση ATC, το προσωπικό ATC, τον εξοπλισμό ATC, τη διαχείριση του εναερίου χώρου και ειδικά συμβάντα με τους κωδικούς C, R, S, T, M και P του εγχειριδίου χρηστών ATFCM.

## 1.2. Για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

Εφόσον εθνική εποπτική αρχή αποφασίσει να εφαρμόζει μηχανισμό διαφοροποίησης των τερματικών κεντρικών τιμών σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) σημείο ii) και ν), ο εν λόγω μηχανισμός διαφοροποίησης μπορεί να ακολουθεί ένα ή αμφότερα τα ακόλουθα σημεία:

- α) δυνατότητα συνεκτίμησης σημαντικών και απρόβλεπτων αλλαγών στην κυκλοφορία, οπότε η κεντρική τιμή για το έτος  $v$  διαμορφώνεται βάσει αντικειμενικών και διαφανών αρχών που καθορίζονται στο σχέδιο επιδόσεων.
- β) περιορισμό του πεδίου εφαρμογής των κινήτρων στην κάλυψη μόνον των αιτίων καθυστέρησης που σχετίζονται με τη χωρητικότητα του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), την όδευση ATC, το προσωπικό ATC, τον εξοπλισμό ATC, τη διαχείριση του εναερίου χώρου και ειδικά συμβάντα με τους κωδικούς C, R, S, T, M και P του εγχειριδίου χρηστών ATFCM.

## 2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΩΝ

## 2.1. Για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

- α) Το οικονομικό πλεονέκτημα κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο ε) υπολογίζεται ως ποσοστό του καθορισμένου κόστους του έτους  $v$  και ανακτάται από τους χρήστες του εναερίου χώρου μέσω της αύξησης της τιμής μονάδας το έτος  $v+2$ , εφόσον η απόκλιση της μέσης καθυστέρησης ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  κάτω από την κεντρική τιμή είναι μεγαλύτερη σε απόλυτη αξία από το κατώτερο όριο του συμμετρικού εύρους που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ).

Το ποσοστό του καθορισμένου κόστους, από το κατώτερο όριο του συμμετρικού εύρους μέχρι το όριο συνέγερσης κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο iii), ακολουθεί ομαλή αναλογική κλίμακα με το ανώτατο πάγιο ποσοστό που πρέπει να εφαρμόζεται όταν η απόκλιση της μέσης καθυστέρησης ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  κάτω από την κεντρική τιμή είναι σε απόλυτη αξία ίση ή μεγαλύτερη της τιμής του ορίου συνέγερσης.

- β) Το οικονομικό μειονέκτημα κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο στ) υπολογίζεται ως ποσοστό του καθορισμένου κόστους του έτους  $v$  και επιστρέφεται στους χρήστες του εναερίου χώρου μέσω της μείωσης της τιμής μονάδας το έτος  $v+2$ , εφόσον η απόκλιση της μέσης καθυστέρησης ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  επάνω από την κεντρική τιμή είναι μεγαλύτερη σε απόλυτη αξία από το ανώτερο όριο του συμμετρικού εύρους που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ).

Το ποσοστό του καθορισμένου κόστους, από το ανώτερο όριο του συμμετρικού εύρους μέχρι το όριο συνέγερσης κατά το άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο β) σημείο iii), ακολουθεί ομαλή αναλογική κλίμακα με το ανώτατο πάγιο ποσοστό που πρέπει να εφαρμόζεται όταν η απόκλιση της μέσης καθυστέρησης ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  επάνω από την κεντρική τιμή είναι σε απόλυτη αξία ίση ή μεγαλύτερη της τιμής του ορίου συνέγερσης.

## 2.2. Για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- α) Το οικονομικό πλεονέκτημα κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο ε) υπολογίζεται ως ποσοστό του καθορισμένου κόστους του έτους  $v$  και ανακτάται από τους χρήστες του εναερίου χώρου μέσω της αύξησης της τιμής μονάδας το έτος  $v+2$ , εφόσον η πραγματική καθυστέρηση ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  είναι μικρότερη του κατώτερου ορίου του συμμετρικού εύρους που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ).

Το ποσοστό του καθορισμένου κόστους, από το κατώτερο όριο του συμμετρικού εύρους μέχρι το 50 % του ορίου συνέγερσης, ακολουθεί ομαλή αναλογική κλίμακα με το ανώτατο πάγιο ποσοστό που πρέπει να εφαρμόζεται εφόσον η πραγματική καθυστέρηση ATFM ανά πτήση το έτος  $v$  είναι ίση ή χαμηλότερη του 50 % της κεντρικής τιμής.

- β) Το οικονομικό μειονέκτημα κατά το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο ε) υπολογίζεται ως ποσοστό του καθορισμένου κόστους του έτους  $n$  και επιστρέφεται στους χρήστες του εναερίου χώρου μέσω της μείωσης της τιμής μονάδας το έτος  $n+2$ , εφόσον η πραγματική καθυστέρηση ATFM ανά πτήση το έτος  $n$  είναι υψηλότερη του ανώτερου ορίου του συμμετρικού εύρους που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο δ).

Το ποσοστό του καθορισμένου κόστους, από το ανώτερο όριο του συμμετρικού εύρους μέχρι το 150 % της κεντρικής τιμής, ακολουθεί ομαλή αναλογική κλίμακα με το ανώτατο πάγιο ποσοστό που πρέπει να εφαρμόζεται εφόσον η πραγματική καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη ανά πτήση το έτος  $n$  είναι ίση ή υψηλότερη του 150 % της κεντρικής τιμής.

---