

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/767 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Απριλίου 2022

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Πορτογαλία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 2288]

(Το κείμενο στην πορτογαλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (στο εξής: κανονισμός-πλαίσιο) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, πρέπει να θεσπιστεί σύστημα επιδόσεων της αεροναυτιλιακής εξυπηρέτησης και των λειτουργιών του δικτύου. Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καθορίσουν, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Οι στόχοι επιδόσεων πρέπει να συνάδουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή για την οικεία περίοδο αναφοράς. Η Επιτροπή είναι αρμόδια να αξιολογεί αν οι προτεινόμενοι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που καταρτίζονται από τα κράτη μέλη συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, χρησιμοποιώντας τα κριτήρια αξιολόγησης που παρατίθενται στο παράρτημα IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (2) Η έξαρση της πανδημίας COVID-19 έχει επηρεάσει σημαντικά, από το πρώτο τρίμηνο του ημερολογιακού έτους 2020, τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ενώ έχει οδηγήσει και σε σημαντική μείωση της εναέριας κυκλοφορίας σε σύγκριση με τα επίπεδα προ πανδημίας, λόγω των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την ανάσχεση της πανδημίας.
- (3) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς αρχικά καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής ⁽³⁾. Δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκαν στη συνέχεια από τα κράτη μέλη καταρτίστηκαν πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, δεν ήταν δυνατόν να λάβουν υπόψη τη σημαντική μεταβολή των συνθηκών που προκάλεσε η πανδημία στις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 (ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1).

⁽³⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής, της 29ης Μαΐου 2019, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 (ΕΕ L 144 της 3.6.2019, σ. 49).

- (4) Για την αντιμετώπιση του αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής⁽⁴⁾ θεσπίστηκαν έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2020/1627, η Επιτροπή εξέδωσε, στις 2 Ιουνίου 2021, την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891⁽⁵⁾ σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (5) Η Επιτροπή σημειώνει ότι σύμφωνα με τις βασικές προβλέψεις κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) τον Οκτώβριο του 2021, η εναέρια κυκλοφορία σε κλίμακα Ένωσης θα φθάσει στα προ της πανδημίας επίπεδα κατά τη διάρκεια του 2023 και θα υπερβεί τα επίπεδα αυτά το 2024. Ωστόσο, το επίπεδο αβεβαιότητας όσον αφορά την εξέλιξη της κυκλοφορίας παραμένει ιδιαίτερα υψηλό, λόγω των κινδύνων που σχετίζονται με την εξέλιξη της επιδημιολογικής κατάστασης λόγω της νόσου COVID-19. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η ανάκαμψη της κυκλοφορίας αναμένεται να είναι άνιση μεταξύ των κρατών μελών.
- (6) Όλα τα κράτη μέλη έχουν καταρτίσει και εγκρίνει προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που περιέχουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προς αξιολόγηση έως την 1η Οκτωβρίου 2021. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας αυτών των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή ζήτησε από τα κράτη μέλη να υποβάλουν επικαιροποιημένα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων έως τις 17 Νοεμβρίου 2021. Η αξιολόγηση της Επιτροπής που παρουσιάζεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στο επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πορτογαλία.
- (7) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση γνωμοδότησης σχετικά με την αξιολόγηση των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (8) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων που πρότεινε η Πορτογαλία βάσει των κριτηρίων αξιολόγησης που προβλέπονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, και λαμβανομένων υπόψη των τοπικών συνθηκών. Όσον αφορά κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων και τους σχετικούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση με επανεξέταση των προσχεδίων σχεδίων επιδόσεων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

- (9) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας πτήσεων σε σχέση με τα στοιχεία που παρατίθενται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (10) Οι στόχοι επιδόσεων του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνονται από την Πορτογαλία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, καταναμημένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

⁽⁴⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2020, σχετικά με έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού λόγω της πανδημίας COVID-19 (ΕΕ L 366 της 4.11.2020, σ. 7).

⁽⁵⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/903 (ΕΕ L 195 της 3.6.2021, σ. 3).

Πορτογαλία	Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως D του EASA				
Ενδιαφερόμενοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	C	C	C	D
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C

- (11) Όσον αφορά τους στόχους ασφάλειας πτήσεων που προτείνονται από την Πορτογαλία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (NAV Portugal), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το επίπεδο του στόχου επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης προγραμματίζεται να επιτευχθεί το 2024 όσον αφορά τον στόχο «διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων», ενώ για τους άλλους «στόχους διαχείρισης της ασφάλειας» οι τοπικοί στόχοι επιδόσεων ανταποκρίνονται στο επίπεδο του στόχου επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024.
- (12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πορτογαλία καθορίζει μέτρα για την NAV Portugal για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως η αναβάθμιση των υφιστάμενων εργαλείων, η βελτίωση της διαδικασίας παρακολούθησης των δεικτών ασφάλειας και της υποβολής εκθέσεων σχετικά με τη νοοτροπία ασφάλειας, καθώς και η αναθεώρηση της δομής κατάρτισης σχετικά με το σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας.
- (13) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 και 12, και δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων ασφάλειας πτήσεων σε κλίμακα Ένωσης που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 πρέπει να επιτευχθούν έως το τελευταίο έτος της τρίτης περιόδου αναφοράς, δηλαδή το 2024, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων.

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος

- (14) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία σχετικά με τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς για την αποδοτικότητα του οριζόντιου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP), και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων του σημείου 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (15) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, ο οποίος είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και ότι, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ως εκ τούτου, δεν ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους τοπικούς στόχους επιδόσεων για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθεί η συνοχή των τοπικών στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.
- (16) Οι στόχοι του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που προτείνονται από την Πορτογαλία και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για την τρίτη περίοδο αναφοράς από το ERNIP, εκφραζόμενες ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, έχουν ως εξής:

	2021	2022	2023	2024
Περιβαλλοντικοί στόχοι κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Τιμές αναφοράς για την Πορτογαλία	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (17) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνονται από την Πορτογαλία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024.
- (18) Όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Πορτογαλία παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων διάφορα μέτρα για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων σε τοπικό επίπεδο, τα οποία περιλαμβάνουν τη βελτιστοποίηση και την επέκταση της τερματικής περιοχής ελιγμών στη Madeira (TMA), την εφαρμογή σχεδίου μετάβασης στην πλοήγηση βάσει επιδόσεων (PBN), νέες δομές τυποποιημένων ενόργανων αναχωρήσεων (SID) και τυποποιημένων ενόργανων αφίξεων (STAR) στο Cascais, το σύστημα συγχώνευσης σημείων TMA της Λισαβόνας, καθώς και διάφορα μέτρα για την αύξηση της διασυνοριακής συνεργασίας με τη Γαλλία, την Ισπανία και το Μαρόκο.
- (19) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Πορτογαλία έχει ήδη θέσει σε εφαρμογή εναέριο χώρο ελεύθερων διαδρομών (FRA) από το επίπεδο πτήσης 245 στην περιοχή πληροφοριών πτήσης (FIR) της Λισαβόνας και σχεδιάζει να επεκτείνει τον FRA στην FIR της Santa Maria στα τέλη του 2024.
- (20) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 19, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος.

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

- (21) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία σχετικά με τη μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021. Η εν λόγω αξιολόγηση έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες και συμπληρώθηκε από επανεξέταση των προγραμματιζόμενων μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας του σημείου 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (22) Όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2020, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, ο οποίος είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και ότι, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ως εκ τούτου, δεν ζητήθηκε από τα κράτη μέλη να αναθεωρήσουν, στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν έως την 1η Οκτωβρίου 2021, τους οικείους τοπικούς στόχους επιδόσεων για το ημερολογιακό έτος 2020 στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αξιολογηθεί η συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων χωρητικότητας με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.
- (23) Οι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Πορτογαλία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση, καθώς και οι αντίστοιχες τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου, έχουν ως εξής:

	2021	2022	2023	2024
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,09	0,13	0,13	0,13
Τιμές αναφοράς για την Πορτογαλία	0,09	0,13	0,13	0,13

- (24) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Πορτογαλία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για κάθε ημερολογιακό έτος από το 2021 έως το 2024.
- (25) Όσον αφορά το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Πορτογαλία παρουσίασε σειρά μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν τη μετάβαση σε νέο σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM) και θάλαμο πτητικών λειτουργιών (OPS), αλλαγές στον εναέριο χώρο, συμπεριλαμβανομένων διασυννοριακών πρωτοβουλιών του FRA, βελτιωμένες διαδικασίες διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας και της χωρητικότητας (ATFCM), καθώς και την εφαρμογή σχεδίου προσλήψεων για τη σημαντική αύξηση των ΙΠΑ ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας (+ 25 % έως το 2024 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2019).
- (26) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 24 έως 25, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (27) Όσον αφορά τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά την Πορτογαλία.
- (28) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά τη σύγκριση, σε επίπεδο αερολιμένων, των εθνικών στόχων του προσχεδίου για τη μέση καθυστέρηση της ATFM κατά την άφιξη με τις επιδόσεις παρόμοιων αερολιμένων κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι αερολιμένες της Λισαβόνας και του Πόρτο αναμένεται να αντιμετωπίσουν μεγαλύτερες καθυστερήσεις ATFM σε σύγκριση με τις προβλεπόμενες για παρόμοιους αερολιμένες.
- (29) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε σχέση με την έγκριση του τελικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Πορτογαλία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας τερματικών υπηρεσιών υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται ανωτέρω, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους στόχους χωρητικότητας για τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων.

Αξιολόγηση των στόχων του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

- (30) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Πορτογαλία σχετικά με το καθορισμένο κόστος μονάδας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Τα εν λόγω κριτήρια είναι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς, η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και την τρίτη περίοδο αναφοράς (2015-2024) και η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης σε σύγκριση με τη μέση τιμή των ζωνών χρέωσης στις οποίες οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας έχουν παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον.
- (31) Η αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή έλαβε υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Συμπληρώθηκε με την επανεξέταση των βασικών παραγόντων και παραμέτρων στους οποίους στηρίζονται οι εν λόγω στόχοι, όπως ορίζεται στο σημείο 2.1 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (32) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από την Πορτογαλία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Πορτογαλίας (Ηπειρωτική)	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020 - 2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR

- (33) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Πορτογαλίας, ήτοι +2,1 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.
- (34) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Πορτογαλίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +0,5 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.
- (35) Θα πρέπει, ωστόσο, να ληφθεί υπόψη, κατά τη σύγκριση των τάσεων του καθορισμένου κόστους μονάδας σε τοπικό και ενωσιακό επίπεδο που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 και 34, ότι η αύξηση της κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή που προβλέπεται από τη STATFOR του Eurocontrol για την Πορτογαλία κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς προβλέπεται να είναι σημαντικά χαμηλότερη από τη μέση αύξηση της κυκλοφορίας σε κλίμακα Ένωσης. Το γεγονός αυτό καθιστά δυσκολότερο για την Πορτογαλία να ανταποκριθεί στις εν λόγω τάσεις για το καθορισμένο κόστος μονάδας σε κλίμακα Ένωσης.
- (36) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Πορτογαλίας (34,88 EUR), εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά 12,2 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (39,73 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Πορτογαλίας για το 2024 θα συνεχίσει να είναι χαμηλότερο κατά 9,8 % από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.
- (37) Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω αν οι αποκλίσεις που παρατηρούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 και 34 θα μπορούσαν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το σημείο 1.4 στοιχείο δ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, υπό την προϋπόθεση ότι οι παρατηρηθείσες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλονται αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή με μέτρα αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (38) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Πορτογαλία παρουσίασε μέτρα και επενδύσεις που θα υλοποιήσει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δηλαδή η NAV Portugal, με σκοπό την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.
- (39) Ειδικότερα, η Πορτογαλία σχεδιάζει να θέσει σε λειτουργία ένα νέο σύστημα ATM, δεδομένου ότι το σύστημα που χρησιμοποιείται σήμερα έχει φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής του και πρέπει να αντικατασταθεί. Το συγκεκριμένο μέτρο είναι πράγματι σημαντικό για την παροχή επαρκούς χωρητικότητας στο μέλλον, δεδομένου ότι το υφιστάμενο σύστημα ATM ήταν η αιτία για σημαντικό μέρος των καθυστερήσεων ATFM της NAV Portugal κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, υπό συνθήκες προ COVID. Το νέο σύστημα ATM θα μειώσει τον φόρτο εργασίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας ανά αεροσκάφος και θα καταστήσει δυνατές νέες λειτουργίες, ώστε να επιτευχθούν λειτουργικά οφέλη.
- (40) Επιπλέον, η Πορτογαλία σχεδιάζει να αυξήσει σημαντικά, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, τον αριθμό των ισοδύναμων πλήρους απασχόλησης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Η εξέλιξη αυτή είναι απαραίτητη προκειμένου να καταστεί εφικτό το άνοιγμα μεγαλύτερου αριθμού τομέων στον εναέριο χώρο κατά τη διαδρομή της Πορτογαλίας έως το τέλος της τρίτης περιόδου αναφοράς, γεγονός που θα ενισχύσει την παρεχόμενη χωρητικότητα.

- (41) Με βάση τη λεπτομερή ανάλυση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα σχετικά μέτρα που περιγράφονται από την Πορτογαλία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων είναι πράγματι αναγκαία για την επίτευξη των τοπικών στόχων χωρητικότητας. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το πρόσθετο κόστος των εν λόγω μέτρων είναι μεγαλύτερο από τις αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 και 34.
- (42) Ως εκ τούτου, βάσει των παρατηρήσεων στις αιτιολογικές σκέψεις 38 έως 41, η Επιτροπή κρίνει ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ι) πληρούται όσον αφορά την Πορτογαλία.
- (43) Από τις ανωτέρω παρατηρήσεις προκύπτει ότι δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί περαιτέρω αν πληρούται το κριτήριο του σημείου 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ιι) όσον αφορά την Πορτογαλία.
- (44) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 έως 43, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (45) Όσον αφορά τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω κανονισμού, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων με επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων δεν εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά την Πορτογαλία.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η οποία συμπληρώνει την αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων

- (46) Σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, όσον αφορά την αξιολόγηση των στόχων χωρητικότητας των προσχεδίων των σχεδίων επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με επανεξέταση των σχεδίων καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέτασε αν τα σχέδια καθεστώτων παροχής κινήτρων πληρούν τις ουσιώδεις απαιτήσεις που παρατίθενται στο άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Διαπιστώθηκε ότι τα σχέδια των καθεστώτων παροχής κινήτρων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας εγείρουν ανησυχίες.
- (47) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τόσο το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή όσο και το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών, τα οποία προτείνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας, περιλαμβάνουν μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που ανέρχεται στο 0,5 % του καθορισμένου κόστους και μέγιστο οικονομικό πλεονέκτημα που ανέρχεται στο 0,5 % του καθορισμένου κόστους.
- (48) Όσον αφορά τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων, βάσει των συμβουλών εμπειρογνομόνων που παρασχέθηκαν από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή έχει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν το προτεινόμενο μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα, το οποίο ανέρχεται στο 0,5 % του καθορισμένου κόστους, θα είχε ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (49) Ως εκ τούτου, όσον αφορά την έγκριση του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Πορτογαλία θα πρέπει να αναθεωρήσει τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, γεγονός που κατά την άποψη της Επιτροπής αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (50) Με βάση την αξιολόγηση που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 9 έως 49, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πορτογαλία συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

- (51) Η Επιτροπή σημειώνει ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν δηλώσει την πρόθεσή τους να συμπεριλάβουν στοιχεία κόστους σχετικά με τον εντοπισμό δρόμων σε αερολιμένες στις οικείες βάσεις κόστους για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Δεν κατέστη δυνατό να προσδιοριστεί με ακρίβεια, με βάση τα στοιχεία που περιέχονται στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, ο βαθμός στον οποίο τα κράτη μέλη έχουν συμπεριλάβει το εν λόγω καθορισμένο κόστος στις βάσεις κόστους τους για την τρίτη περίοδο αναφοράς και, εφόσον αυτό έχει συμπεριληφθεί, ο βαθμός στον οποίο το εν λόγω καθορισμένο κόστος προκύπτει σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να θεωρηθεί επιλέξιμο στο πλαίσιο του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν ad hoc αίτημα παροχής πληροφοριών σε όλα τα κράτη μέλη προκειμένου να συγκεντρώσουν σχετικές πληροφορίες και θα εξετάσουν περαιτέρω το αναφερόμενο κόστος εντοπισμού δρόμων σε αερολιμένες στο πλαίσιο της επαλήθευσης της συμμόρφωσης με την τιμή μονάδας. Η παρούσα απόφαση δεν επηρεάζει τα πορίσματα και τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με το κόστος εντοπισμού δρόμων.
- (52) Ως απάντηση στη στρατιωτική επίθεση της Ρωσίας εναντίον της Ουκρανίας, η οποία άρχισε στις 24 Φεβρουαρίου 2022, η Ένωση θέσπισε περιοριστικά μέτρα που απαγορεύουν στους ρωσικούς αερομεταφορείς, σε κάθε αεροσκάφος νηολογημένο στη Ρωσία και σε κάθε αεροσκάφος που δεν είναι νηολογημένο στη Ρωσία αλλά ανήκει ή ναυλώνεται ή ελέγχεται με οποιονδήποτε τρόπο από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, οντότητα ή φορέα της Ρωσίας, να προσγειώνεται, να απογειώνεται ή να υπερίπταται του εδάφους της Ένωσης. Τα εν λόγω μέτρα οδηγούν σε μείωση της εναέριας κυκλοφορίας στον εναέριο χώρο πάνω από το έδαφος της Ένωσης. Ωστόσο, ο αντίκτυπος σε επίπεδο Ένωσης δεν προβλέπεται να είναι συγκρίσιμος με τη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας που προέκυψε από την έξαρση της πανδημίας COVID-19 τον Μάρτιο του 2020. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να διατηρηθούν τα υφιστάμενα μέτρα και οι διαδικασίες για την εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πορτογαλία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, και παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, όπως ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 13 Απριλίου 2022.

Για την Επιτροπή
Adina VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Πορτογαλία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι οποίοι κρίθηκαν ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων

Πορτογαλία	Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα A έως D του EASA				
Ενδιαφερόμενοι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων	2021	2022	2023	2024
NAV Portugal	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	C	C	C	D
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	C	C	C	C

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή

	2021	2022	2023	2024
Περιβαλλοντικοί στόχοι κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Τιμές αναφοράς για την Πορτογαλία	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

	2021	2022	2023	2024
Στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πορτογαλίας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,09	0,13	0,13	0,13
Τιμές αναφοράς για την Πορτογαλία	0,09	0,13	0,13	0,13

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Πορτογαλίας (Ηπειρωτική)	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020 - 2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	36,13 EUR	34,88 EUR	65,82 EUR	40,78 EUR	40,37 EUR	37,87 EUR