

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/779 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Απριλίου 2022

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Πολωνία 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) 2304]

(Το κείμενο στην πολωνική 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 Πολωνία.
- (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 Πολωνία 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 Πολωνία 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 Πολωνία 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).

Πολωνία	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
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	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 Πολωνία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για όλους τους καλυπτόμενους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, 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 στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πολωνία καθορίζονται μέτρα για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την επίτευξη των τοπικών στόχων ασφάλειας, όπως μέτρα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2017/373 της Επιτροπής⁽⁶⁾, επανεξέταση των διαδικασιών ασφάλειας, επικαιροποίηση της κατάρτισης των χειριστών σε θέματα ασφάλειας, ανάπτυξη δεικτών διαχείρισης της ασφάλειας, συνεχής προώθηση της ασφάλειας, καθώς και εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών, εγγράφων και διαδικασιών σύμφωνα με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς.
- (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, οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πολωνίας θα πρέπει να αξιολογηθούν ως συνεπείς 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 Πολωνία 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 Πολωνίας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς για την απόδοση 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 συνέπεια των τοπικών στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2021, 2022, 2023 και 2024.

⁽⁶⁾ 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).

- (16) Οι στόχοι του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που προτείνονται από την Πολωνία 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 Πολωνίας, εκφραζόμενοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Τιμές αναφοράς για την Πολωνία	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνονται από την Πολωνία 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 Πολωνία παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων διάφορα μέτρα για την επίτευξη των τοπικών περιβαλλοντικών στόχων, τα οποία περιλαμβάνουν την αναδιοργάνωση της διάταξης τομέων στο κέντρο ελέγχου περιοχής της Βαρσοβίας, την εφαρμογή προηγμένων εννοιών ευέλικτης χρήσης του εναέριου χώρου, καθώς και βελτιώσεις στην τερματική περιοχή ελιγμών της Βαρσοβίας.
- (19) Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Πολωνία έχει ήδη υλοποιήσει εναέριο χώρο ελεύθερων διαδρομών (FRA) μεταξύ επιπέδου πτήσης 95 και επιπέδου πτήσης 660 από τον Φεβρουάριο του 2019. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Πολωνία σχεδιάζει να επεκτείνει περαιτέρω τον FRA με το FAB της Βαλτικής, τη Σλοβακία και την Ουκρανία κατά το ημερολογιακό έτος 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 Πολωνίας 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 Πολωνία 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 Πολωνίας 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 συνέπεια 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 Πολωνία 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 Πολωνίας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,07	0,12	0,12	0,12
Τιμές αναφοράς για την Πολωνία	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνονται από την Πολωνία 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 Πολωνία παρουσίασε σειρά μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή σε τοπικό επίπεδο. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται η συνεχής εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ο ευέλικτος σχεδιασμός και χρονοπρογραμματισμός του προσωπικού, ο αυξημένος αριθμός τομέων και η βελτίωση των ωρών λειτουργίας τομέα, καθώς και η εφαρμογή διασυνοριακού FRA.
- (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 Πολωνίας 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 Πολωνία.
- (28) Συγκεκριμένα, κατά τη σύγκριση, σε επίπεδο αερολιμένων, των εθνικών στόχων του προσχεδίου για τη μέση καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη με τις επιδόσεις παρόμοιων αερολιμένων κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι αερολιμένες Warszawa-Chopin, Warszawa-Modlin, Krakow-Balice και Katowice-Pyrzowice 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 Πολωνία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας τερματικών υπηρεσιών για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 28 ή θα πρέπει να αναθεωρήσει τους εν λόγω στόχους προς τα κάτω.

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 Πολωνία 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 Πολωνία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Πολωνίας	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020 - 2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων,	169,6	174,8	320,1	200,2	172,0	163,2
εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 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 Πολωνίας, ήτοι -1,7 % ετησίως, για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπερβαίνει την τάση 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 Πολωνίας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι -0,4 % ετησίως, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο.
- (35) 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 Πολωνίας (41,07 EUR), εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά 5,4 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (38,96 EUR σε EUR2017). Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή της Πολωνίας για το 2024 είναι χαμηλότερο κατά 6,7 % από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.
- (36) Η Επιτροπή εξέτασε περαιτέρω αν οι αποκλίσεις που παρατηρούνται στις αιτιολογικές σκέψεις 34 και 35 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 η παρατηρηθείσα απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλεται 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.
- (37) 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 επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Πολωνία καθορίζει ευρύ φάσμα μέτρων που αναλαμβάνει ο πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας (PANSAs) με σκοπό την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Τα εν λόγω μέτρα περιγράφονται λεπτομερώς και ποσοτικοποιούνται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.
- (38) Πράγματι, η Πολωνία σχεδιάζει σημαντική αύξηση του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που υπηρετούν στο κέντρο ελέγχου περιοχής της Βαρσοβίας, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Η Πολωνία εξηγεί περαιτέρω ότι η εκπαίδευση και η πρόσληψη πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας θα επιτρέψει στην PANSAs να εφαρμόσει αναδιάρθρωση των τομέων του εναέριου χώρου, καθώς και να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη ζήτηση κυκλοφορίας, η οποία αναμένεται να φθάσει τα επίπεδα του 2019 έως το τέλος της τρίτης περιόδου αναφοράς.
- (39) Η Επιτροπή παρατηρεί αύξηση του επενδυτικού κόστους που σχετίζεται με έργα ενίσχυσης της χωρητικότητας, όπως αναβαθμίσεις και συναφείς αλλαγές του συστήματος ATM, εγκατάσταση νέων αιθουσών επιχειρήσεων και σταθμών ραδιοεπικοινωνιών, καθώς και αντικατάσταση και ανάπτυξη υποδομών επιτήρησης. Η Πολωνία επισημαίνει ότι οι προγραμματισμένες κεφαλαιουχικές δαπάνες για την τρίτη περίοδο αναφοράς επικεντρώνονται σε επενδύσεις που σχετίζονται με τη χωρητικότητα και θα επιτρέψουν τη βελτιστοποίηση του εναέριου χώρου (π.χ. κάθετη διαίρεση του εναέριου χώρου σε τρία επίπεδα), καθώς και την ενίσχυση της ανθεκτικότητας, της δυνατότητας κλιμάκωσης και της ευελιξίας στην παροχή υπηρεσιών.
- (40) Με βάση τη λεπτομερή ανάλυση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα σχετικά μέτρα που περιγράφονται από την Πολωνία 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 την απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 34.

- (41) Ως εκ τούτου, βάσει των παρατηρήσεων στις αιτιολογικές σκέψεις 37 έως 40, η Επιτροπή κρίνει ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) πληρούται όσον αφορά την Πολωνία.
- (42) Από τις ανωτέρω παρατηρήσεις προκύπτει ότι δεν είναι αναγκαίο να εξεταστεί περαιτέρω αν πληρούται το κριτήριο του σημείου 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) όσον αφορά την Πολωνία.
- (43) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 33 έως 42, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Πολωνίας 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

- (44) 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 εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά την Πολωνία.
- (45) Πρώτον, συγκρίνοντας την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι τάσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών της ζώνης χρέωσης τερματικών τελών 1 (+ 2,2 %) και της ζώνης χρέωσης τερματικών τελών 2 (+ 1,9 %) της Πολωνίας, αντίστοιχα, είναι υψηλότερες από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης τελών της Πολωνίας (-1,7 %) κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (46) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών 1 της Πολωνίας, ήτοι +2,2 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (-8,9 %). Επιπλέον, οι στόχοι που αναφέρονται στο προσχέδιο για την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών 2 της Πολωνίας, ήτοι +1,9 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς, είναι υψηλότεροι από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας τερματικών υπηρεσιών που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (-2,6 %).
- (47) 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 Πολωνία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας τερματικών υπηρεσιών για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπό το πρίσμα των παρατηρήσεων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 45 και 46, ή θα πρέπει να αναθεωρήσει τους εν λόγω στόχους προς τα κάτω.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (48) Με βάση την αξιολόγηση που παρατίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 9 έως 47, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πολωνία συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (49) 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.
- (50) 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,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Πολωνία, 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 στη Δημοκρατία της Πολωνίας.

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 Πολωνία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι οποίοι κρίθηκε 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

Πολωνία	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
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A.	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 Πολωνίας, εκφρασμένοι ως η μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Τιμές αναφοράς για την Πολωνία	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

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 Πολωνίας, σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,07	0,12	0,12	0,12
Τιμές αναφοράς για την Πολωνία	0,07	0,12	0,12	0,12

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Πολωνίας	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)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR