

## ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/2421 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Δεκεμβρίου 2022

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα 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) 8733]

(Το κείμενο στην ελληνική 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 («κανονισμός-πλαίσιο») <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ),

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 και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καταρτίζουν σχέδια επιδόσεων, σε επίπεδο εθνικό ή λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για κάθε περίοδο αναφοράς του συστήματος επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων πρέπει να συνάδουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή για την οικεία περίοδο αναφοράς.
- (2) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς αρχικά καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής <sup>(3)</sup>. Δεδομένου ότι οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκαν στη συνέχεια τον Οκτώβριο του 2019 από τα κράτη μέλη καταρτίστηκαν πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19 τον Μάρτιο του 2020, δεν έλαβαν υπόψη τη σημαντική μείωση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την ανάσχεση της πανδημίας.
- (3) Για την αντιμετώπιση του αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής <sup>(4)</sup> θεσπίστηκαν έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Στις 2 Ιουνίου 2021, η Επιτροπή εξέδωσε την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής <sup>(5)</sup> σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Βάσει αυτής, τον Οκτώβριο του 2021, τα κράτη μέλη υπέβαλαν στην Επιτροπή προσχέδια σχεδίων επιδόσεων που περιείχαν αναθεωρημένους τοπικούς στόχους επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

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

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1.

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

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (4) Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728 της Επιτροπής<sup>(6)</sup> απευθυνόταν στο Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία. Στην εν λόγω απόφαση η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας και χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς της της Ελληνικής Δημοκρατίας (στο εξής: Ελλάδα) δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και εξέδωσε συστάσεις για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων.
- (5) Ως απάντηση στον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, ο οποίος άρχισε στις 24 Φεβρουαρίου 2022, η Ένωση επέβαλε 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 περιοριστικά μέτρα και τα αντίμετρα που έλαβε η Ρωσία οδήγησαν σε αλλαγές στην εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν πληγεί σοβαρά από τη σημαντική μείωση του αριθμού των υπερπτήσεων στον εναέριο χώρο υπό την αρμοδιότητά τους. Ωστόσο, σε κλίμακα Ένωσης, ο παρατηρούμενος αντίκτυπος στον αριθμό των πτήσεων ήταν περιορισμένος, σε αντίθεση με την απότομη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη ως αποτέλεσμα της έξαρσης της πανδημίας COVID-19.
- (6) Στις 13 Ιουλίου 2022, η Ελλάδα υπέβαλε αναθεωρημένο προσχέδιο σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς (στο εξής: αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων).
- (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 του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας.
- (8) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV του εν λόγω κανονισμού, και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Όσον αφορά κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων και τους σχετικούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με επανεξέταση των στοιχείων που παρατίθενται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (9) Η βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Eurocontrol που δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 2022 λαμβάνει υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Με βάση την εν λόγω πρόβλεψη, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα δεν προβλέπεται να υποστεί δυσμενείς μεταβολές στην εναέρια κυκλοφορία κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς ως αποτέλεσμα του πολέμου της Ρωσίας στην Ουκρανία.

## ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

### Αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

- (10) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Ελλάδα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (στο εξής: ANSP) σύμφωνα με το σημείο 1.1 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

<sup>(6)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728 της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2022, σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στα προσχέδια εθνικών σχεδίων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία 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, καθώς και σχετικά με τη διατύπωση συστάσεων για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων (ΕΕ L 135 της 12.5.2022, σ. 4).

- (11) Οι στόχοι επιδόσεων ασφαλείας σε τοπικό επίπεδο που προτείνει η Ελλάδα όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων, καταναμημένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

Ελλάδα	Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως Δ του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας				
Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Στόχος διαχείρισης της ασφαλείας πτήσεων	2022	2023	2024	Στόχοι σε κλίμακα Ένωσης (2024)
HASP	Πολιτική και στόχοι ασφαλείας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφαλεία πτήσεων	Γ	Γ	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφαλείας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφαλείας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Νοοτροπία ασφαλείας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ

- (12) Οι στόχοι επιδόσεων της ασφαλείας πτήσεων που προτείνει η Ελλάδα για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, ο ελληνικός φορέας παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (Hellenic Aviation Service Provider) (στο εξής: HASP), συνάδουν με τον στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (13) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Ελλάδα καθορίζονται μέτρα για τον HASP για την επίτευξη των τοπικών στόχων ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων μέτρων που σχετίζονται με την εκπαίδευση του προσωπικού, την αναφορά και διερεύνηση περιστατικών, τη διενέργεια ελέγχων στο σύστημα διαχείρισης της ασφαλείας, τις έρευνες ασφαλείας και τη διαχείριση των αλλαγών.
- (14) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 11, 12 και 13, και δεδομένου ότι οι στόχοι επιδόσεων ασφαλείας 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 στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφαλείας πτήσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

#### Αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος

- (15) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Ελλάδα σχετικά με τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε σύμφωνα με το σημείο 1.2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι προτεινόμενοι στόχοι που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς της αποδοτικότητας του οριζοντίου τμήματος πτήσης κατά τη διαδρομή που καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP) που ήταν διαθέσιμο στις 2 Ιουνίου 2021, ημερομηνία έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (16) Όσον αφορά το 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, πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, 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. Ομοίως, δεν είναι δυνατή η αναδρομική τροποποίηση, στα αναθεωρημένα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, των τοπικών στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων για το 2021 όπως καθορίζονταν από τα κράτη μέλη στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν τον Οκτώβριο του 2021. Ως εκ τούτου, η συνοχή των τοπικών στόχων περιβαλλοντικών επιδόσεων με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να αξιολογηθεί όσον αφορά τα έτη 2022, 2023 και 2024.

- (17) Οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που προτείνει η Ελλάδα και οι αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για την τρίτη περίοδο αναφοράς από το ERNIP, εκφραζόμενες ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή, έχουν ως εξής:

Ελλάδα	2022	2023	2024
<b>Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή</b>	<b>1,92 %</b>	<b>1,92 %</b>	<b>1,92 %</b>
Τιμές αναφοράς	1,92 %	1,92 %	1,92 %

- (18) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνει η Ελλάδα είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για καθένα από τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (19) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα παρουσίασε μέτρα για την επίτευξη των τοπικών περιβαλλοντικών στόχων τα οποία πληρούν κατά κύριο λόγο υφιστάμενες νομικές απαιτήσεις δυνάμει της ενωσιακής νομοθεσίας και στα οποία περιλαμβάνεται σχέδιο μετάβασης σε πλοήγηση βάσει επιδόσεων, βελτίωση των διαδρομών της υπηρεσίας εναέριας κυκλοφορίας και η εφαρμογή εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών που θα λειτουργεί 24 ώρες.
- (20) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 17, 18 και 19, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

#### Αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

- (21) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας που υποβλήθηκε το 2021, όσον αφορά τη μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ΑΤΕΜ) κατά τη διαδρομή ανά πτήση, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Στο πλαίσιο του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα πρότεινε αναθεωρημένους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή.
- (22) Όσον αφορά το 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, πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την υλοποίηση του εν λόγω στόχου είχε λήξει και, ως εκ τούτου, η υλοποίησή του είχε καταστεί οριστική, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει δυνατότητα αναδρομικής προσαρμογής. Ομοίως, δεν είναι δυνατή η αναδρομική τροποποίηση, στα αναθεωρημένα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων, των τοπικών στόχων επιδόσεων χωρητικότητας για το έτος 2021 όπως καθορίζονταν από τα κράτη μέλη στα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που υποβλήθηκαν τον Οκτώβριο του 2021. Ως εκ τούτου, η συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων χωρητικότητας με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης θα πρέπει να αξιολογηθεί όσον αφορά τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (23) Στον ακόλουθο πίνακα παρατίθενται οι αρχικοί στόχοι επιδόσεων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή της τρίτης περιόδου αναφοράς για τη ζώνη χρέωσης της Ελλάδας, όπως περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021, οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων και οι αντίστοιχες τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου που ήταν διαθέσιμο στις 2 Ιουνίου 2021, χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

Ελλάδα	2022	2023	2024
Αρχικοί στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή (που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021), εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,26	0,20	0,20
<b>Αναθεωρημένοι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή</b> (που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων), εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	<b>0,14</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>
Τιμές αναφοράς	0,14	0,15	0,15

- (24) Η συνοχή των αναθεωρημένων στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που υποβλήθηκαν από την Ελλάδα αξιολογήθηκαν σύμφωνα με το σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, με σύγκριση των εν λόγω στόχων με τις αντίστοιχες τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου που ήταν διαθέσιμο στις 2 Ιουνίου 2021. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνει η Ελλάδα είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για καθένα από τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (25) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα παρουσίασε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των τοπικών στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή. Στα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνεται αύξηση του αριθμού των ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας έως το τέλος της τρίτης περιόδου αναφοράς, η θέσπιση νέου συστήματος ATM και η εφαρμογή εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών που θα λειτουργεί 24 ώρες.
- (26) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελλάδα ανταποκρίθηκε επαρκώς στις συστάσεις που ορίζονται στο άρθρο 2 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2022/728 όσον αφορά την αναθεώρηση των οικείων στόχων επιδόσεων χωρητικότητας.
- (27) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 23 έως 26, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

#### Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (28) Όσον αφορά τους αερολιμένες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας κατά τη διαδρομή με επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (29) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με τους στόχους χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες που πρότεινε η Ελλάδα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021 και θεώρησε ότι η Ελλάδα θα έπρεπε να αιτιολογήσει περαιτέρω τους εν λόγω στόχους ή να τους αναθεωρήσει προς τα κάτω.
- (30) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι χωρητικότητας της Ελλάδας για τις τερματικές υπηρεσίες παραμένουν αμετάβλητοι στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα αιτιολόγησε και τεκμηρίωσε δεόντως τους εν λόγω στόχους επιδόσεων, μεταξύ άλλων με την παροχή πρόσθετων πληροφοριών σχετικά με μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας για τη βελτίωση των επιδόσεων όσον αφορά την καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη, κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Επιπλέον, η Ελλάδα αναφέρει ότι ξεκίνησε στενή συνεργασία με τον διαχειριστή δικτύου με σκοπό τη βελτίωση της επίδοσης όσον αφορά την καθυστέρηση ATFM κατά την άφιξη σε διάφορους αερολιμένες, συμπεριλαμβανομένου του αερολιμένα Αθηνών. Έχοντας υπόψη τις αιτιολογήσεις που παρείχε η Ελλάδα, η Επιτροπή δεν έχει περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με τους στόχους χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.

**Αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας**

- (31) Με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προτεινόμενοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας που υποβλήθηκε το 2021 δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Στο πλαίσιο του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων, η Ελλάδα πρότεινε αναθεωρημένους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή.
- (32) Στον ακόλουθο πίνακα παρατίθενται οι αρχικοί στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή της τρίτης περιόδου αναφοράς για τη ζώνη χρέωσης της Ελλάδας, όπως περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021, και οι αντίστοιχοι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2022:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Αρχικοί στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή (που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021), εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή (που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων), εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	27,86 EUR	26,96 EUR	27,98 EUR

- (33) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα αναθεώρησε τους τοπικούς της στόχους οικονομικής αποδοτικότητας για τα έτη 2022, 2023 και 2024. Οι εν λόγω στόχοι, συγκρινόμενοι με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021, συνεπάγονται συνολικό καθορισμένο κόστος μονάδας (DUC) 16,1 % χαμηλότερο για τα έτη 2022, 2023 και 2024, και 11,6 % χαμηλότερο για την τρίτη περίοδο αναφοράς στο σύνολό της. Οι εν λόγω μειώσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας προκύπτουν τόσο από τις επικαιροποιημένες παραδοχές κυκλοφορίας που χρησιμοποιήθηκαν στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για τα έτη 2022, 2023 και 2024 όσο και από την αναθεώρηση προς τα κάτω του καθορισμένου κόστους, εκφραζόμενου σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 για τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (34) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η πρόβλεψη κυκλοφορίας που χρησιμοποιήθηκε στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων βασίζεται στη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR του Eurocontrol του Ιουνίου 2022. Οι αλλαγές στις προβλέψεις κυκλοφορίας για έτη 2022, 2023 και 2024 παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	2022	2023	2024
Αρχική πρόβλεψη κυκλοφορίας (που περιέχεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021), εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	5 445	5 888	6 140
<b>Επικαιροποιημένη πρόβλεψη κυκλοφορίας</b> (που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων), εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	<b>5 861</b>	<b>6 584</b>	<b>6 781</b>
<b>Διαφορά</b>	<b>+ 7,6 %</b>	<b>+ 11,8 %</b>	<b>+ 10,4 %</b>

- (35) Το αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος για τα έτη 2022, 2023 και 2024, εκφραζόμενο σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017, παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	2022	2023	2024
Αρχικό καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (που περιέχεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021)	178 εκατ. EUR	195 εκατ. EUR	202 εκατ. EUR
<b>Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017</b> (που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	<b>163 εκατ. EUR</b>	<b>178 εκατ. EUR</b>	<b>190 εκατ. EUR</b>
<b>Διαφορά</b>	<b>- 8,0 %</b>	<b>- 9,0 %</b>	<b>- 6,1 %</b>

- (36) Το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνει επικαιροποιημένη πρόβλεψη πληθωρισμού για την Ελλάδα για τα έτη 2022, 2023 και 2024, όπως παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	2022	2023	2024
Αρχικός δείκτης πληθωρισμού, με προβλεπόμενη ετήσια μεταβολή του πληθωρισμού σε παρένθεση (στοιχεία που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021)	102,3 (0,8 %)	103,3 (1,0 %)	104,9 (1,6 %)
<b>Αναθεωρημένος δείκτης πληθωρισμού</b> , με ετήσια μεταβολή του πληθωρισμού σε παρένθεση (στοιχεία που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	<b>106,5 (4,5 %)</b>	<b>107,9 (1,3 %)</b>	<b>109,7 (1,6 %)</b>

- (37) Παρόλο που η επικαιροποιημένη πρόβλεψη πληθωρισμού είναι υψηλότερη, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ελλάδα αναθεώρησε προς τα κάτω το ονομαστικό καθορισμένο κόστος για τα έτη 2022, 2023 και 2024, ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	2022	2023	2024
Αρχικό καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους (που περιέχεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021)	181 εκατ. EUR	200 εκατ. EUR	210 εκατ. EUR
<b>Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους</b> (που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	<b>172 εκατ. EUR</b>	<b>189 εκατ. EUR</b>	<b>204 εκατ. EUR</b>
<b>Διαφορά</b>	<b>- 4,8 %</b>	<b>- 5,5 %</b>	<b>- 2,6 %</b>

- (38) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνει η Ελλάδα σύμφωνα με το σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (39) Όσον αφορά το 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 για την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι + 4,8 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό, ωστόσο, συνιστά βελτίωση σε σχέση με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας ύψους + 9,1 %, υπολογιζόμενη με βάση το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας που υποβλήθηκε το 2021.
- (40) Όσον αφορά το 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 για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι - 1,3 %, ανταποκρίνεται στη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης (- 1,3 %) για την ίδια περίοδο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό συνιστά βελτίωση σε σχέση με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας ύψους + 0,5 %, υπολογιζόμενη με βάση το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021.
- (41) Όσον αφορά το 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 Ελλάδας, η οποία ανέρχεται σε 23,20 EUR, εκφραζόμενη σε τιμές 2017, είναι κατά 18,9 % χαμηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (28,59 EUR σε EUR2017).
- (42) Όπως προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 40, είναι σαφές ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας της Ελλάδας οδηγούν σε μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς που ανταποκρίνεται στην αντίστοιχη τάση σε κλίμακα Ένωσης. Επιπλέον, η βασική τιμή της Ελλάδας για το 2019 είναι χαμηλότερη από τον μέσο όρο της αντίστοιχης ομάδας σύγκρισης με σημαντική διαφορά. Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα αναθεώρησε προς τα κάτω το καθορισμένο κόστος για την τρίτη περίοδο αναφοράς τόσο σε πραγματικούς όσο και σε ονομαστικούς όρους, ενώ σχεδιάζει να εξυπηρετεί πρόσθετη κυκλοφορία με βάση την επικαιροποιημένη πρόβλεψη κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, όσον αφορά την Ελλάδα, η απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης της τρίτης περιόδου αναφοράς δεν αποκλείει τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.
- (43) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα ανταποκρίθηκε επαρκώς στις συστάσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2022/728.
- (44) Συνεπώς, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 32 έως 43, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

#### **Επανεξέταση των αναθεωρημένων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας 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 με επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (46) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με τους στόχους αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες που πρότεινε η Ελλάδα στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021 και θεώρησε ότι η Ελλάδα έπρεπε να αιτιολογήσει περαιτέρω τους εν λόγω στόχους ή να τους αναθεωρήσει προς τα κάτω. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα αναθεώρησε τους εν λόγω στόχους προς τα κάτω για τα έτη 2022 και 2023 και προς τα πάνω για το έτος 2024 χωρίς να παράσχει δέουσες αιτιολογήσεις.
- (47) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες της Ελλάδας, ήτοι + 7,7 %, για την τρίτη περίοδο αναφοράς παραμένει υψηλότερη από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες (- 3,9 %) που παρατηρείται για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς. Επιπλέον, η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες της τρίτης περιόδου αναφοράς επιδεινώθηκε και είναι υψηλότερη από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες (+ 6,8 %) που παρατηρείται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας που υποβλήθηκε το 2021.



- (48) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 46 και 47, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες της Ελλάδας εξακολουθούν να γείρουν ανησυχίες. Συνεπώς, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την άποψή της ότι η Ελλάδα θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους εν λόγω στόχους ή να παράσχει επαρκείς αιτιολογήσεις για τους εν λόγω στόχους, μεταξύ άλλων για τις πρόσθετες αυξήσεις του κόστους που εφαρμόζονται στο έτος 2024. Η Επιτροπή καλεί την Ελλάδα να εξετάσει τις εν λόγω ανησυχίες ενόψει της έγκρισης του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

**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**

- (49) Σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο στ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της όσον αφορά τους στόχους χωρητικότητας με επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως προς το ζήτημα αυτό, η Επιτροπή εξέτασε αν τα προτεινόμενα καθεστώτα παροχής κινήτρων πληρούν τις ουσιώδεις απαιτήσεις που παρατίθενται στο άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (50) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα 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 κατά τρόπο ώστε το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστεί σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελλάδα αναθεώρησε τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών καθορίζοντας το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτό το καθεστώς παροχής κινήτρων σε επίπεδο ίσο με 2 % και 1,5 % του καθορισμένου κόστους αντίστοιχα. Η εν λόγω αναθεώρηση αντιμετωπίζει δεόντως τα πορίσματα που διατυπώνει η Επιτροπή στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728. Η Επιτροπή δεν έχει περαιτέρω παρατηρήσεις σχετικά με τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων της Ελλάδας.

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

- (51) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα 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 που ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελληνική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2022.

Για την Επιτροπή  
Adina VĂLEAN  
Μέλος της Επιτροπής

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελλάδα 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 ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

## Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων

Ελλάδα	Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως Δ του EASA			
Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων	2022	2023	2024
HASP	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Γ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ
	Νοοτροπία ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ

## ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

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

Ελλάδα	2022	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	1,92 %	1,92 %	1,92 %

## ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

## Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Ελλάδα	2022	2023	2024
Αναθεωρημένοι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,14	0,15	0,15

## ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

## Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελλάδας	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	27,86 EUR	26,96 EUR	27,98 EUR