

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Μαρτίου 2014

σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και τα όρια έγκαιρης προειδοποίησης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς 2015-2019

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/132/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, απαιτείται να καταρτισθεί μηχανισμός επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας και τις υπηρεσίες δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή πρέπει να εγκρίνει στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα κύρια πεδία επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, του περιβάλλοντος, της χωρητικότητας και της οικονομικής απόδοσης. Καθορίστηκαν συμπληρωματικοί κανόνες όσον αφορά τους στόχους αυτούς στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής <sup>(2)</sup>.
- (2) Πρέπει πλέον να καθοριστούν οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, η οποία καλύπτει τα ημερολογιακά έτη από το 2015 έως και το 2019.
- (3) Στις 29 Ιουλίου 2010, η Επιτροπή όρισε φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 691/2010 <sup>(3)</sup> της Επιτροπής, με σκοπό να την επικουρεί στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, και ιδίως στον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (4) Για να διευκολυνθεί η υιοθέτηση στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων διαβουλευτήκε, με την υποστήριξη της Επιτροπής, με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004 σχετικά με την προσέγγιση

που πρέπει να ακολουθηθεί για τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις διαδικασίες καθορισμού τους και την ενδεικτική έκτασή τους. Η διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη διήρκεσε από τις 25 Ιανουαρίου 2013 έως τις 3 Ιουλίου 2013. Στη διαβούλευση συμμετείχε η επιτροπή κλαδικού διαλόγου που έχει συσταθεί βάσει της απόφασης 98/500/ΕΚ της Επιτροπής <sup>(4)</sup> και όλες οι ευρωπαϊκές επαγγελματικές οργανώσεις αντιπροσώπευσης του προσωπικού του τομέα της πολιτικής αεροπορίας είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

- (5) Λαμβάνοντας υπόψη τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων πρότεινε τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης σε έκθεση που υπέβαλε στην Επιτροπή στις 27 Σεπτεμβρίου 2013. Στην έκθεση καθορίζονται οι παραδοχές και το σκεπτικό που διέπουν τους προτεινόμενους στόχους και τη σύνθεση των ομάδων παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή των λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου που χαρακτηρίζονται από παρεμφερές επιχειρησιακό και οικονομικό περιβάλλον.
- (6) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση συμβαδίζουν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013. Οι στόχοι εκπονήθηκαν με τη συνδρομή του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων. Συνεκτιμήθηκαν οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη και οι παρατηρήσεις του διαχειριστή δικτύου που έχει καθιερωθεί βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(5)</sup> και του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής <sup>(6)</sup>, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και των εθνικών εποπτικών αρχών. Οι στόχοι βασίζονται στις πληροφορίες που είχαν στη διάθεσή τους έως τις 17 Δεκεμβρίου 2013 η Επιτροπή και ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων.
- (7) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης βασίζονται σε δεδομένα σχετικά με τα κράτη μέλη, τη Νορβηγία και την Ελβετία.

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

<sup>(2)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 390/2013 της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2013, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου (ΕΕ L 128 της 9.5.2013, σ. 1).

<sup>(3)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 691/2010 της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 2010, για καθορισμό μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου (ΕΕ L 201 της 3.8.2010, σ. 1).

<sup>(4)</sup> Απόφαση 98/500/ΕΚ της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου για την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (ΕΕ L 225 της 12.8.1998, σ. 27).

<sup>(5)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 20).

<sup>(6)</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 677/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουλίου 2011, για καθορισμό λεπτομερών κανόνων εκτέλεσης λειτουργιών δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM) (ΕΕ L 185 της 15.7.2011, σ. 1).

- (8) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση εκπονήθηκαν σε συνεργασία με τον EASA. Κατά την έγκριση αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και καθοδηγητικού υλικού σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013, ο EASA πρέπει να αποσαφηνίσει τους ορισμούς των κατηγοριών του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) για να εξασφαλιστεί εναρμονισμένη εφαρμογή των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, ιδίως όσον αφορά τον ορισμό της κατηγορίας Γ (ικανότητα παροχής ασφαλών μεν, αλλά υποβαθμισμένων υπηρεσιών ATM). Ο EASA γνωμοδότησε επίσης για τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης στα άλλα κύρια πεδία επιδόσεων προκειμένου να διασφαλισθεί συνοχή με τους πρωταρχικούς στόχους για την ασφάλεια πτήσεων.
- (9) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο περιβαλλοντικών επιδόσεων θα καθοριστούν με βάση τα επίπεδα επιδόσεων του 2012, όπως τα υπολόγισε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, δηλαδή 3,17 % για τη μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή της πραγματικής πορείας και 5,15 % για τη μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή της πορείας του τελευταίου υποβληθέντος σχεδίου πτήσης.
- (10) Για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς, ο στόχος επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η οποία μετράται ως η μέση καθυστέρηση της διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (ATFM), πρέπει να συμφωνεί με τον στόχο επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2014, με βάση την πρόγνωση της κυκλοφορίας για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.
- (11) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής απόδοσης για κάθε έτος της περιόδου αναφοράς πρέπει να εκφράζονται σε πραγματικούς όρους με τιμές 2009 (EUR<sub>2009</sub>), ώστε να καταστούν δυνατές, μεταξύ άλλων, οι συγκρίσεις με το επίπεδο επιδόσεων που επιτεύχθηκε κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς.
- (12) Η αναμενόμενη βελτίωση στην οικονομική απόδοση για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς πρέπει να μετρηθεί με βάση το καθορισμένο κόστος των 6242 εκατ. ευρώ<sup>(1)</sup> για το 2014 σε EUR<sub>2009</sub>. Βάσει των πλέον πρόσφατων παραδοχών όσον αφορά την κυκλοφορία για το 2014<sup>(2)</sup>, η βασική τιμή για το καθορισμένο κόστος μονάδας πρέπει να είναι 58,09 ευρώ σε EUR<sub>2009</sub>. Συνεπώς, ο στόχος οικονομικής απόδοσης πρέπει να προβλέπει μείωση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά 3,3 % ετησίως κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.
- Η βασική τιμή των 58,09 ευρώ σε EUR<sub>2009</sub> είναι υψηλότερη από τον στόχο επιδόσεων των 53,92 ευρώ σε EUR<sub>2009</sub> σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2014, διότι ο προβλεπόμενος όγκος κυκλοφορίας για το 2014 είναι χαμηλότερος από εκείνον που είχε υπολογισθεί αρχικά στην απόφαση 2011/121/ΕΕ της Επιτροπής<sup>(3)</sup>.
- (13) Για τις παραδοχές όσον αφορά την κυκλοφορία για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς χρησιμοποιήθηκε το χειρότερο σενάριο της πλέον πρόσφατης πρόγνωσης της STATFOR, που δημοσιεύτηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2013, με βάση το οποίο η μέση ετήσια αύξηση της κυκλοφορίας είναι της τάξης του 1,2 %. Η μακρά περίοδος προβλέψεων μέχρι τα τέλη του 2019 συνεπάγεται πάντως κάποια αβεβαιότητα. Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της έκδοσης της Επιτροπής προς την επιτροπή ενιαίου ουρανού που αναφέρεται στο άρθρο 18 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013, η Επιτροπή πρέπει να επανεξετάσει έως το 2016 τις εν λόγω παραδοχές κυκλοφορίας σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες προβλέψεις της STATFOR. Με βάση την εν λόγω επανεξέταση, η Επιτροπή δύναται να αποφασίσει, εάν το κρίνει σκόπιμο, να αναθεωρήσει τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ημερολογιακά έτη 2017 έως 2019, σύμφωνα με το στοιχείο α) του άρθρου 17 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.
- (14) Το καθορισμένο κόστος αναφοράς για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς προβλέπεται ότι θα μειώνεται κατά μέσο όρο 2,1 % ετησίως.
- (15) Επιπλέον των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, πρέπει να καθοριστούν τα όρια έγκαιρης προειδοποίησης, ώστε, εάν σημειωθεί υπέρβασή τους, να καταστεί δυνατή η ενεργοποίηση των ενωσιακών μηχανισμών έγκαιρης προειδοποίησης που αναφέρονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013.
- (16) Σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013, οι τοπικοί στόχοι δεν χρειάζεται κατ' ανάγκη να ταυτίζονται με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πρέπει να συμβαδίζουν με αυτούς και να συμβάλλουν ανάλογα στην επίτευξη των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το σχέδιο επιδόσεων, το οποίο σύμφωνα με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 390/2013 πρέπει να καταρτισθεί σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου, πρέπει να αντανakλά αυτή τη συνοχή και συμβολή.
- (17) Η παρούσα απόφαση πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της, ώστε να διευκολυνθεί η κατάρτιση των σχεδίων επιδόσεων σύμφωνα με το κεφάλαιο II του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

<sup>(1)</sup> Συμπεριλαμβάνονται το κόστος για την Κροατία, η οποία δεν συμμετείχε στον μηχανισμό επιδόσεων κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου αναφοράς, και οι προσαρμογές για όλα τα κράτη μέλη, ώστε να ληφθεί υπόψη η προβλεπόμενη αφαίρεση των εξαιρούμενων πτήσεων VFR.

<sup>(2)</sup> 107 439 000 μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή (πηγή: STATFOR, περίπτωση χειρίστων προβλέψεων, Σεπτέμβριος 2013).

<sup>(3)</sup> Απόφαση 2011/121/ΕΕ της Επιτροπής, της 21ης Φεβρουαρίου 2011, σχετικά με τον καθορισμό των στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα έτη 2012 έως 2014 (ΕΕ L 48 της 23.2.2011, σ. 16).

- (18) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ενιαίου ουρανού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### Άρθρο 1

#### Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

1. Για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων καθορίζονται στις παραγράφους 2 και 3.

2. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων που αναφέρεται στο σημείο 1.1 στοιχείο α) του τμήματος 1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013 καθορίζονται ως εξής:

α) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019, οι εθνικές εποπτικές αρχές επιτυγχάνουν τουλάχιστον το επίπεδο C<sup>(1)</sup> για όλους τους στόχους διαχείρισης («διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων και στόχοι», «διαχείριση της επικινδυνότητας στην ασφάλεια πτήσεων», «διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων», «προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων» και «καλλιέργεια νοοτροπίας ασφάλειας πτήσεων»·

β) το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2019, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας επιτυγχάνουν τουλάχιστον το επίπεδο D για τους στόχους διαχείρισης «διαχείριση της ασφάλειας πτήσεων και στόχοι», «διαχείριση της επικινδυνότητας στην ασφάλεια πτήσεων», «διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων», «προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων» και τουλάχιστον το επίπεδο C για τον στόχο διαχείρισης «καλλιέργεια νοοτροπίας ασφάλειας πτήσεων».

3. Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για την κατάταξη σοβαρότητας που αναφέρεται στο σημείο 1.1 στοιχείο β) του τμήματος 1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013 καθορίζονται ως εξής:

α) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017 και κάθε επόμενο έτος μέχρι το τέλος της δεύτερης περιόδου αναφοράς, τα κράτη μέλη, μέσω των εθνικών εποπτικών αρχών τους, εξασφαλίζουν τη συλλογή και την υποβολή εκθέσεων στον EASA για τη σοβαρότητα «συνολικά της ATM» με βάση τη μεθοδολογία του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) για την κατάταξη τουλάχιστον του 80 % των παραβιάσεων ελάχιστου διαχωρισμού, παρεισφρήσεων σε διάδρομο που αναφέρονται κάθε χρόνο στις κατηγορίες Α (σοβαρά συμβάντα), Β (μείζονα συμβάντα) και C (σημαντικά συμβάντα)<sup>(2)</sup>·

β) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017 και το αργότερο το 2019, τα κράτη μέλη, μέσω των εθνικών εποπτικών αρχών τους, εξασφαλίζουν τη συλλογή και την υποβολή εκθέσεων στον EASA για τη σοβαρότητα «συνολικά της ATM» με βάση τη μεθοδολογία του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) για την κατάταξη τουλάχιστον του 80 % και του 100 % αντίστοιχα

των ετησίως αναφερόμενων περιστατικών σχετιζόμενων ειδικά με την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας στις κατηγορίες ΑΑ (πλήρης αδυναμία παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας), Α (σοβαρή αδυναμία παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας), Β (μερική αδυναμία παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας) και C (ικανότητα παροχής ασφαλούς μεν αλλά υποβαθμισμένης εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας)·

γ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017 και το 2019 το αργότερο, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλουν έκθεση στις εθνικές εποπτικές αρχές για τη σοβαρότητα της «επίγειας ATM» με τη χρήση της μεθοδολογίας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) για την κατάταξη τουλάχιστον του 80 % και του 100 % αντίστοιχα των ετησίως αναφερόμενων των παραβιάσεων ελάχιστου διαχωρισμού και παρεισφρήσεων σε διάδρομο στις κατηγορίες Α (σοβαρά συμβάντα), Β (μείζονα συμβάντα) και C (σημαντικά συμβάντα)·

δ) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2017 και το αργότερο το 2019, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας υποβάλλουν έκθεση στις εθνικές εποπτικές αρχές για τη σοβαρότητα της «επίγειας ATM» με τη χρήση της μεθοδολογίας του εργαλείου ανάλυσης της επικινδυνότητας (RAT) για την κατάταξη τουλάχιστον του 80 % και του 100 % αντίστοιχα των ετησίως αναφερόμενων περιστατικών σχετιζόμενων ειδικά με την εξυπηρέτηση της εναέριας κυκλοφορίας στις κατηγορίες ΑΑ (πλήρης αδυναμία παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας), Α (σοβαρή αδυναμία παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας), Β (μερική αδυναμία παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας) και C (ικανότητα παροχής ασφαλούς μεν αλλά υποβαθμισμένης εξυπηρέτησης της εναέριας κυκλοφορίας)·

### Άρθρο 2

#### Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο των περιβαλλοντικών επιδόσεων

Για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος είναι οι εξής:

1. το 2019, τουλάχιστον 2,6 % μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή της πραγματικής πορείας, όπως ορίζεται στο σημείο 2.1 στοιχείο α) του τμήματος 1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013·
2. το 2019, τουλάχιστον 4,1 % μέση απόδοση πτήσης σε οριζόντια διαδρομή της πορείας του τελευταίου υποβληθέντος σχεδίου πτήσης, όπως ορίζεται στο σημείο 2.1 στοιχείο β) του τμήματος 1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

### Άρθρο 3

#### Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

Για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας είναι μέση καθυστέρηση ανά πτήση στη διαχείριση της ροής της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διαδρομή (ATFM), όπως ορίζεται στο σημείο 3.1 του τμήματος 1 του παραρτήματος I του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013, το πολύ 0,5 λεπτά ανά πτήση, η οποία πρέπει να επιτυγχάνεται κάθε ημερολογιακό έτος.

<sup>(1)</sup> Τα επίπεδα C και D ορίζονται από τον EASA στο πλαίσιο των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του καθοδηγητικού υλικού για την εφαρμογή και τη μέτρηση κύριων δεικτών επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

<sup>(2)</sup> Οι κατηγορίες ΑΑ, Α, Β, C, D και Ε ορίζονται από τον EASA στο πλαίσιο των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης και του καθοδηγητικού υλικού για την εφαρμογή και τη μέτρηση των κύριων δεικτών επιδόσεων στην ασφάλεια πτήσεων, όπως προβλέπεται στο άρθρο 7 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

## Άρθρο 4

**Στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής απόδοσης**

Για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής απόδοσης είναι μέση καθορισμένη σε κλίμακα Ένωσης τιμή μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, όπως ορίζεται στο σημείο 4.1 στοιχείο α) του τμήματος 1 του παραρτήματος Ι του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013, εκφραζόμενη σε πραγματικές τιμές EUR<sub>2009</sub>, 56,64 ευρώ για το 2015, 54,95 ευρώ για το 2016, 52,98 ευρώ για το 2017, 51,00 ευρώ για το 2018 και 49,10 ευρώ για το 2019.

## Άρθρο 5

**Παραδοχές**

Η παρούσα απόφαση βασίζεται στις παραδοχές που προβλέπονται στο παράρτημα.

## Άρθρο 6

**Όρια έγκαιρης προειδοποίησης**

1. Εφόσον η πραγματική κυκλοφορία που καταγράφεται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων αποκλίνει από τις παραδοχές κυκλοφορίας που καθορίζονται στο παράρτημα κατά τουλάχιστον 10 % στη διάρκεια δεδομένου ημερολογιακού έτους, επιτρέπεται να ενεργοποιηθεί ο ενωσιακός μηχανισμός έγκαιρης προειδοποίησης

που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

2. Εφόσον η πραγματική κυκλοφορία που καταγράφεται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων αποκλίνει από τις προβλέψεις κυκλοφορίας που καθορίζονται στο αντίστοιχο σχέδιο επιδόσεων που αναφέρεται στο κεφάλαιο ΙΙΙ του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013 κατά τουλάχιστον 10 % στη διάρκεια δεδομένου ημερολογιακού έτους, επιτρέπεται να ενεργοποιηθεί ο τοπικός μηχανισμός έγκαιρης προειδοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 390/2013.

## Άρθρο 7

**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 11 Μαρτίου 2014.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

José Manuel BARROSO

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Παραδοχές κυκλοφορίας σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκφρασμένες σε μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή

| Μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή |             |             |             |             |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2015                                  | 2016        | 2017        | 2018        | 2019        |
| 108 541 000                           | 110 196 000 | 111 436 000 | 112 884 000 | 114 305 000 |

2. Καθορισμένο κόστος αναφοράς για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή, προβλεπόμενες σε κλίμακα Ευρωπαϊκής Ένωσης

| Καθορισμένο κόστος (EUR <sub>2009</sub> ) |               |               |               |               |
|-------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| 2015                                      | 2016          | 2017          | 2018          | 2019          |
| 6 147 905 000                             | 6 055 686 000 | 5 904 294 000 | 5 756 687 000 | 5 612 769 000 |