

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/177 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Δεκεμβρίου 2022

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από τη Γερμανία 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) 9233]

(Το κείμενο στην αγγλική 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») ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, 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 ⁽³⁾. 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 πανδημία 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 ⁽⁴⁾ 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 ⁽⁵⁾ 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.

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

⁽²⁾ 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⁾ 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).

- (4) Η Επιτροπή εξέδωσε, στις 13 Απριλίου 2022, την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728 της Επιτροπής⁽⁶⁾ που απευθύνονταν 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 διαπιστώνεται ότι, όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που καταρτίστηκε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας (στο εξής: Γερμανία), από κοινού με το Βέλγιο, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC), οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης, και διατυπώνονταν συστάσεις για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων. Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728 δεν περιλάμβανε ευρήματα όσον αφορά τους στόχους επιδόσεων που ισχύουν για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται στον εναέριο χώρο της Γερμανίας.
- (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 περιπτάται 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 ευθύνη 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 πανδημίας COVID-19.
- (6) Στις 13 Ιουλίου 2022, η Γερμανία, από κοινού με το Βέλγιο, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες, υπέβαλε στην Επιτροπή αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (7) Στις 24 Οκτωβρίου 2022 η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου εξακολουθούν να εγείρουν αμφιβολίες ως προς τη συνοχή τους με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή άρχισε αναλυτική εξέταση, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, όσον αφορά τους εν λόγω στόχους επιδόσεων, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε στις 13 Ιουλίου 2022. Η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά το Βέλγιο, τη Γαλλία, τη Γερμανία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες με την απόφαση (ΕΕ) 2022/2255⁽⁷⁾.
- (8) Στις 3 Νοεμβρίου 2022 η Γερμανία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι αποσύρθηκε από το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC και υπέβαλε στην Επιτροπή αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, το οποίο καταρτίστηκε σε εθνικό επίπεδο (στο εξής: αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων). Στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων διατηρούνται οι στόχοι επιδόσεων για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται στον εναέριο χώρο της Γερμανίας στο επίπεδο που ορίζεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε στις 13 Ιουλίου 2022. Πράγματι, όσον αφορά τις επιδόσεις, δεν προέκυψαν πρόσθετα οφέλη ή συνέργειες για τη Γερμανία από το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC. Το αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων δεν περιλαμβάνει αρνητικές επιπτώσεις που προκύπτουν από τη διακοπή του σχεδιασμού επιδόσεων και των δραστηριοτήτων καθορισμού στόχων σε επίπεδο FABEC.
- (9) 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 αξιολόγησης του αναθεωρημένου προσχεδίου του εθνικού σχεδίου επιδόσεων.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2022/2255 της Επιτροπής, της 24ης Οκτωβρίου 2022, σχετικά με την έναρξη της αναλυτικής εξέτασης ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, το οποίο υποβλήθηκε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 297 της 17.11.2022, σ. 71).

- (10) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες, αξιολόγησε τη συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. 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.
- (11) Οι βασικές προβλέψεις κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Στατιστικής και Προβλέψεων (STATFOR) του Eurocontrol που δημοσιεύθηκαν τον Ιούνιο του 2022 λαμβάνουν υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών όσον αφορά την εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο λόγω του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Με βάση τις εν λόγω προβλέψεις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δεν αναμένεται να υποστεί σημαντικές μεταβολές στις ροές εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς ως αποτέλεσμα του επιθετικού πολέμου της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Ως εκ τούτου, η εν λόγω μεταβολή των συνθηκών δεν επηρεάζει άμεσα τους στόχους επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων ούτε την αξιολόγηση των εν λόγω στόχων από την Επιτροπή όσον αφορά τη συνοχή τους με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (12) Η Γερμανία συμφωνεί κατ' εξαίρεση να παραιτηθεί από τα δικαιώματά της που απορρέουν από το άρθρο 342 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού 1/1958 ^(*), και δέχεται η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί στην αγγλική γλώσσα.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων

- (13) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων και που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία 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.
- (14) Οι στόχοι επιδόσεων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο που προτείνει η Γερμανία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, καταναμημένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

Γερμανία	Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως Δ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).				
Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων	2022	2023	2024	Στόχοι σε κλίμακα Ένωσης (2024)
DFS	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Δ	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Β	Γ	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Νοοτροπία ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ

(*) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385/58).

- (15) Οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Γερμανία για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP), τη Deutsche Flugsicherung (στο εξής: DFS), συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (16) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων καθορίζει μέτρα για την DFS για την επίτευξη των στόχων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως τακτικές έρευνες και εκστρατείες νοοτροπίας ασφάλειας, τακτικές επικαιροποιήσεις του σχεδίου ασφάλειας του παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ειδική διαδικασία διαχείρισης αλλαγών.
- (17) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 14, 15 και 16, 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 στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος

- (18) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία 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 εθνικού σχεδίου επιδόσεων 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.
- (19) Όσον αφορά το 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, πριν από την πανδημία COVID-19, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την εφαρμογή 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 περιβαλλοντικών επιδόσεων για το έτος 2021 όπως καθορίζονταν από τα κράτη μέλη στα προσχέδια 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.
- (20) Οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που προτείνει η Γερμανία 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:

Γερμανία	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	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Τιμές αναφοράς	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνει η Γερμανία είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για καθένα από τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (22) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων, η Γερμανία παρουσίασε διάφορα μέτρα για την επίτευξη των τοπικών περιβαλλοντικών στόχων, τα οποία περιλαμβάνουν διασυνοριακές πτητικές λειτουργίες ελεύθερων διαδρομών με έξι γειτονικές χώρες, καθώς και την άρση των περιορισμών διαδρομής και των ανώτατων ορίων των επιπέδων πτήσης. Η Επιτροπή καλεί επίσης τη Γερμανία να θέσει σε εφαρμογή όλα τα συνιστώμενα μέτρα του ERNIP για τη βελτίωση των τροχιών κατά τη διαδρομή.

- (23) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 20, 21 και 22, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας

- (24) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από τη Γερμανία σχετικά με τη μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση αξιολογήθηκε σύμφωνα με το σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων συγκρίθηκαν με τις σχετικές τιμές αναφοράς που καθορίζονται στο σχέδιο λειτουργιών δικτύου που ήταν διαθέσιμο στις 2 Ιουνίου 2021, ημερομηνία έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (25) 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 πανδημία COVID-19, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την εφαρμογή 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 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.
- (26) Οι στόχοι χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνει η Γερμανία 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:

Γερμανία	2022	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,27	0,27	0,27
Τιμές αναφοράς	0,27	0,27	0,27

- (27) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνει η Γερμανία είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για καθένα από τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (28) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία παρουσίασε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των τοπικών στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή. Τα μέτρα αυτά περιλαμβάνουν τεχνική αναβάθμιση του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, αναδιάρθρωση του εναέριου χώρου, ενισχυμένο συντονισμό πολιτικού και στρατιωτικού τομέα, αυξημένο αριθμό ισοδυνάμων πλήρους απασχόλησης ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, πιο ευέλικτο χρονοπρογραμματισμό για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας και διασυννοριακές πρωτοβουλίες για την ενίσχυση της διαλειτουργικότητας και της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας.
- (29) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 26, 27 και 28, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

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

- (30) 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 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. Διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι αυτοί δεν εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά τη Γερμανία.

Αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας

- (31) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (32) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται από τη Γερμανία για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) 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 -2,4 %, υπερβαίνει την τάση σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.
- (34) 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 - 3,8 %, υπερβαίνει τη μακροπρόθεσμη τάση 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 Γερμανίας (66,01 EUR), εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά 13,2 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (58,33 EUR σε EUR2017).
- (36) Είναι σαφές ότι η Γερμανία υπερβαίνει σημαντικά τόσο την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς σε κλίμακα Ένωσης όσο και τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Επιπλέον, το καθορισμένο κόστος μονάδας της Γερμανίας το 2024 είναι χαμηλότερο από τις βασικές τιμές για το 2014 και το 2019, γεγονός που δείχνει ότι επιτυγχάνονται αποτελεσματικά οφέλη ως προς την οικονομική αποδοτικότητα τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, όσον αφορά τη Γερμανία, η διαφορά μεταξύ της βασικής τιμής και της μέσης τιμής της ομάδας σύγκρισης, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 35, δεν αποκλείει τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.
- (37) Συνεπώς, υπό το πρίσμα των αιτιολογικών σκέψεων 31 έως 36, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (38) 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. Διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι αυτοί δεν εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά τη Γερμανία.

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

- (39) 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. Εν προκειμένω, 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.
- (40) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Γερμανία πρέπει να αναθεωρήσει το οικείο καθεστώς παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή κατά τρόπο ώστε το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτό το καθεστώς παροχής κινήτρων να καθοριστεί σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Γερμανία δεν έχει προβεί σε αλλαγές στα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων σε σύγκριση με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021 και το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε στις 13 Ιουλίου 2022.
- (41) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα της αιτιολογικής σκέψης 40, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή που ορίζεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων εξακολουθεί να εγείρει ανησυχίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την άποψή της ότι η Γερμανία, όσον αφορά την έγκριση του τελικού της σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, θα πρέπει να αναθεωρήσει το οικείο καθεστώς παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή, κατά τρόπο ώστε το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτό το καθεστώς παροχής κινήτρων να καθοριστεί 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

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

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από τη Γερμανία στις 3 Νοεμβρίου 2022, 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 Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 2022.

Για την Επιτροπή
Adina-Ioana VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από τη Γερμανία 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 ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων

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

Γερμανία	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	2,30 %	2,30 %	2,30 %

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Γερμανία	2022	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,27	0,27	0,27

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Γερμανίας	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR