



2025/1039

23.5.2025

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/1039 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαΐου 2025

σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελβετία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2025) 2923]

(Τα κείμενα στη γαλλική, τη γερμανική και την ιταλική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές ⁽¹⁾,

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») ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ) δεύτερο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2024/2803 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού ⁽³⁾, και ιδίως το άρθρο 58 παράγραφος 3,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής Ενιαίου Ουρανού,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καταρτίζουν σχέδια, σε εθνικό επίπεδο ή σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), περιλαμβανομένων στόχων επιδόσεων, για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Τα εν λόγω σχέδια πρέπει να περιλαμβάνουν στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο οι οποίοι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για τη σχετική περίοδο αναφοράς.
- (2) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029) καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής ⁽⁴⁾.
- (3) Όλα τα κράτη μέλη και η Ελβετία έχουν καταρτίσει και εγκρίνει προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, τα οποία υποβλήθηκαν στην Επιτροπή προς αξιολόγηση έως την 1η Οκτωβρίου 2024. Η Ελβετία υπέβαλε στην Επιτροπή προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που ενέκρινε από κοινού με το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες (στο εξής: κράτη μέλη της ΕΕ που αποτελούν μέρος του FABEC) στο επίπεδο του λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου Κεντρικής Ευρώπης (στο εξής: FABEC). Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας του εν λόγω προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων, η Επιτροπή ζήτησε υποβληθεί σε επίπεδο FABEC επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων έως τις 15 Νοεμβρίου 2024.
- (4) Η αξιολόγηση της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στην παρούσα απόφαση βασίζεται στο επικαιροποιημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σε επίπεδο FABEC (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC) που υπέβαλαν η Ελβετία και τα κράτη μέλη που απαρτίζουν το FABEC.

⁽¹⁾ ΕΕ L 114 της 30.4.2002, σ. 73, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj).

⁽²⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽³⁾ ΕΕ L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽⁴⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής, της 12ης Ιουνίου 2024, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2025 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2029 (ΕΕ L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (5) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (στο εξής: ΦΕΕ), ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του μηχανισμού επιδόσεων, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση γνωμοδότησης σχετικά με την αξιολόγηση του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του FABEC.
- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής⁽³⁾, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των στόχων επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με βάση τα κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 1 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες.
- (7) Η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με την επανεξέταση του προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του FABEC όσον αφορά τα στοιχεία που καθορίζονται στο παράρτημα IV σημείο 2 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Όσον αφορά το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο δ) περίπτωση vii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της εν λόγω επανεξέτασης, δεν προέβη σε λεπτομερή ανάλυση της μεθοδολογίας που χρησιμοποίησε η Ελβετία για την κατανομή του κόστους μεταξύ υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και τερματικών υπηρεσιών κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν έχει συναγάγει συμπεράσματα στο παρόν στάδιο, όσον αφορά τη συμμόρφωση της εν λόγω μεθοδολογίας κατανομής του κόστους με το άρθρο 15 παράγραφος 2 στοιχεία ε) και στ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾ και το άρθρο 22 παράγραφος 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (8) Η παρούσα απόφαση καλύπτει αποκλειστικά τους στόχους επιδόσεων και τα στοιχεία που προβλέπονται στο παράρτημα IV σημείο 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τα οποία εφαρμόζονται άμεσα στον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας που έχει οριστεί να παρέχει υπηρεσίες στον εναέριο χώρο της Ελβετίας.

2. ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Αξιολόγηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας

- (9) Η συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC ως προς το καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Τα εν λόγω κριτήρια είναι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την τέταρτη περίοδο αναφοράς (2025-2029) 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.
- (10) Οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, καθώς και οι σχετικές βασικές τιμές, έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας	Βασική τιμή 2019	Βασική τιμή 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας,	110,08CHF	124,74CHF	131,82 CHF	133,17 CHF	131,03 CHF	128,63 CHF	129,42 CHF
που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

⁽³⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών») (ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

- (11) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ελβετίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή +0,7 %, υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (- 1,2 %) για την ίδια περίοδο.
- (12) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε επίπεδο ζώνης χρέωσης της Ελβετίας για την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή +1,8 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (- 1,0 %) για την ίδια περίοδο.
- (13) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ελβετίας (124,13 EUR), η οποία εκφράζεται σε πραγματικούς όρους σε τιμές του 2022 (στο εξής: EUR2022), είναι κατά 41,8 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (87,51 EUR σε EUR2022) που ορίζεται στο άρθρο 7 στοιχείο ε) της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2024/1688.
- (14) Πρέπει να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (11), (12) και (13) μπορούν να κριθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε αν οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (11) και (12) οφείλονται αποκλειστικά σε πρόσθετο καθορισμένο κόστος συνδεδεμένο με τα αναγκαία μέτρα για να επιτευχθούν οι στόχοι επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή στο κόστος αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (15) Όσον αφορά το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, η Ελβετία αναφέρεται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας Skyguide σε σχέση με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας (στο εξής: μέτρα χωρητικότητας). Τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν περιλαμβάνουν τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:
- α) την εκπαίδευση και την πρόσληψη νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από τη Skyguide για την αντικατάσταση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που αναμένεται να συνταξιοδοτηθούν κατά τη διάρκεια της τέταρτης περιόδου αναφοράς, καθώς και για την κάλυψη της προβλεπόμενης αύξησης της κυκλοφορίας. Αυτό προβλέπεται να οδηγήσει, κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς, σε συνολική αύξηση του αριθμού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε υπηρεσία κατά περίπου 10 % στο κέντρο ελέγχου περιοχής (στο εξής: ACC) της Γενεύης και της Ζυρίχης·
 - β) επενδύσεις σε υποδομές και συστήματα για τη στήριξη της ανθεκτικότητας των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων πρόσθετων λύσεων έκτακτης ανάγκης και εφεδρικών λύσεων·
 - γ) τεχνικές βελτιώσεις του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας που καθιστούν δυνατή την αύξηση της χωρητικότητας και της αποδοτικότητας. Οι βελτιώσεις αυτές θα στηρίζουν τις επιχειρήσεις ανεξαρτήτως τοποθεσίας στα ACC της Γενεύης και της Ζυρίχης, επομένως, ο συνολικός εναέριος χώρος της Ελβετίας μπορεί να ελέγχεται από οποιοδήποτε από τα εν λόγω ACC·
 - δ) ανάπτυξη εργαλείων για τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης της ροής εναέριας κυκλοφορίας.
- (16) Λαμβανομένης υπόψη της αξιολόγησης που διενήργησε ο ΦΕΕ, το πρόσθετο κόστος που ανέφερε η Ελβετία για τα μέτρα χωρητικότητας που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (15) είναι σημαντικά χαμηλότερο σε χρηματικούς όρους από τις παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που υπολόγισε ο ΦΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ορισμένα μέτρα χωρητικότητας που επικαλέστηκε η Ελβετία θα μπορούσαν να θεωρηθούν μέρος των συνήθων δραστηριοτήτων του οικείου παρόχου υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή ενδέχεται να μη συμβάλλουν άμεσα στην ενίσχυση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατόν να συναχθεί συμπέρασμα —χωρίς περαιτέρω λεπτομερείς πληροφορίες και ανάλυση— σχετικά με το αν τα μέτρα χωρητικότητας που υπέβαλε η Ελβετία μπορούν, στο σύνολό τους, να κριθούν αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παρατηρούμενες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις (11) και (12) δεν μπορούν να αποδοθούν αποκλειστικά στο πρόσθετο κόστος που προκύπτει από τα μέτρα χωρητικότητας που υποβλήθηκαν.
- (17) Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληροίται όσον αφορά την Ελβετία.

- (18) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελβετία δεν παρουσίασε στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία θα δικαιολογούσαν κάποια απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης σύμφωνα με το κριτήριο που παρατίθεται στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (19) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (10) έως (18), θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος

- (20) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων περιβάλλοντος που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.
- (21) Βάσει της επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (20), η Επιτροπή διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν τα μέτρα που υπέβαλαν η Ελβετία και τα κράτη μέλη της ΕΕ που αποτελούν μέρος του FABEC για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων του FABEC όσον αφορά το περιβάλλον είναι επαρκή ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική επίτευξη των εν λόγω στόχων. Λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων του ΦΕΕ, η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι τα μέτρα που υπέβαλε η Γαλλία όσον αφορά τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «DSNA» δεν είναι επαρκή ώστε να καταστήσουν δυνατή τη στοχευόμενη βελτίωση της αποδοτικότητας των πτήσεων κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.
- (22) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι στο πλαίσιο του FABEC θα πρέπει να θεσπιστούν πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων περιβάλλοντος για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, όπως, για παράδειγμα, μέσω της αποτελεσματικής εφαρμογής του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών και της εφαρμογής του διασυνωριακού εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών με πρόσθετα γειτονικά κράτη μέλη.

Επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας

- (23) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των μέτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή που περιλαμβάνονται στο εν λόγω σχέδιο.
- (24) Βάσει της επανεξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (23), η Επιτροπή διατηρεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το αν τα μέτρα που υπέβαλαν η Ελβετία και τα κράτη μέλη της ΕΕ που αποτελούν μέρος του FABEC για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων του FABEC όσον αφορά τη χωρητικότητα κατά τη διαδρομή είναι επαρκή ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική επίτευξη των εν λόγω στόχων. Λαμβανομένων υπόψη των πορισμάτων του ΦΕΕ, η Επιτροπή παρατηρεί, ειδικότερα, ότι τα μέτρα που υπέβαλε η Γερμανία όσον αφορά τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας «DFS» δεν είναι επαρκή ώστε να καλύψουν πράγματι τη ζήτηση κυκλοφορίας που αναμένεται κατά την τέταρτη περίοδο αναφοράς.
- (25) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελβετία και τα κράτη μέλη της ΕΕ που αποτελούν μέρος του FABEC θα πρέπει να θεσπίσουν πρόσθετα μέτρα για την επίτευξη των οικείων στόχων χωρητικότητας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, όπως, για παράδειγμα, με την εκπαίδευση και την πρόσληψη πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, την αποδοτικότερη χρήση των πόρων και τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας μεταξύ των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας.

Επανεξέταση των στόχων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (26) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί από την Ελβετία για τους αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι προκαλούν ανησυχίες.
- (27) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προτεινόμενοι στόχοι χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών της Ελβετίας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς συνεπάγονται επιδείνωση της μέσης καθυστέρησης της ATFM κατά την άφιξη ετησίως σε σύγκριση με την τρίτη περίοδο αναφοράς. Πράγματι, οι προτεινόμενοι στόχοι για την τέταρτη περίοδο αναφοράς ορίζονται σε 1,60 λεπτά ανά πτήση, ενώ οι πραγματικές επιδόσεις που καταγράφηκαν την τρίτη περίοδο αναφοράς κυμαίνονταν από 0,37 έως 1,50 λεπτά ανά πτήση.

- (28) Δεύτερον, κατά την ανάλυση των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών σε επίπεδο αερολιμένα, διαπιστώθηκε ότι οι εν λόγω στόχοι χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών έχουν ως αποτέλεσμα σημαντικά χειρότερο επίπεδο καθυστέρησης της ATFM ανά πτήση για τους αερολιμένες της Ζυρίχης και της Γενεύης σε σύγκριση με το επίπεδο επιδόσεων παρόμοιων αερολιμένων που προσδιορίστηκαν από τον ΦΕΕ.
- (29) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελβετία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους στόχους χωρητικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, με βάση τις παρατηρήσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις (27) και (28), ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους εν λόγω στόχους.

Επανεξέταση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (30) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο γ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγηση που διενήργησε όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με την επανεξέταση των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας που έχουν τεθεί από την Ελβετία για τους αερολιμένες που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφοι 3 και 4 του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού.
- (31) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τερματικών τελών της Ελβετίας συνεπάγονται επιδείνωση της τάσης του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά + 1,0 % για την τέταρτη περίοδο αναφοράς. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι το μέσο καθορισμένο κόστος μονάδας για την τέταρτη περίοδο αναφοράς όσον αφορά τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας στους αερολιμένες της Ζυρίχης και της Γενεύης είναι κατ' εκτίμηση υψηλότερο, κατά σημαντικό περιθώριο, από τη διάμεση τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας των παρόμοιων αερολιμένων που προσδιορίστηκαν από τον ΦΕΕ.
- (32) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ελβετία θα πρέπει να αιτιολογήσει περαιτέρω τους οικείους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών για την τέταρτη περίοδο αναφοράς, με βάση τις παρατηρήσεις που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη (31), ή θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους εν λόγω στόχους.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών

- (33) Σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 2.1 στοιχείο στ) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επανεξέτασε τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με σκοπό την υποστήριξη της επίτευξης των στόχων χωρητικότητας (στο εξής: καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα). Διαπιστώθηκε ότι τα καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που θεσπίστηκαν από την Ελβετία για υπηρεσίες κατά τη διαδρομή και τερματικές υπηρεσίες προκαλούν ανησυχίες.
- (34) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή του FABEC και το καθεστώς παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των τερματικών υπηρεσιών της Ελβετίας, όπως ορίζεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, περιλαμβάνουν μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα το οποίο ανέρχεται μόλις στο 0,50 % του καθορισμένου κόστους. Λαμβανομένων υπόψη των συμβουλών εμπειρογνομόνων που υπέβαλε ο ΦΕΕ, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα για τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων δεν συνάδουν με το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, σύμφωνα με το οποίο τα καθεστώτα παροχής κινήτρων απαιτείται να έχουν «ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα».
- (35) Συνεπώς, όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, η Ελβετία θα πρέπει να αναθεωρήσει τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη (34), ώστε τα μέγιστα οικονομικά μειονεκτήματα που απορρέουν από τα εν λόγω καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστούν σε επίπεδο που έχει ουσιώδη αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτή η αναθεώρηση θα πρέπει να οδηγεί σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο από το 1 % του ετήσιου καθορισμένου κόστους.

3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (36) Με βάση τα ανωτέρω, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ορισμένοι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC αναφορικά με την Ελβετία δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς.
- (37) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Ελβετία και τα κράτη μέλη που αποτελούν μέρος του FABEC πρέπει να υποβάλουν στην Επιτροπή τα οικεία αναθεωρημένα προσχέδια σχεδίων επιδόσεων εντός τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις της Επιτροπής.
- (38) Η Επιτροπή ζήτησε τη γνώμη της Ελβετίας σχετικά με τις συστάσεις που διατυπώνονται στην παρούσα απόφαση, σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι στόχοι επιδόσεων της Ελβετίας οι οποίοι παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης και περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου Κεντρικής Ευρώπης δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς που καθορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2024/1688 της Επιτροπής.

Άρθρο 2

Η Ελβετία αναθεωρεί προς τα κάτω τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας που καθορίζονται για τις οικείες ζώνες χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή και εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας.

Κατά την αναθεώρηση των οικείων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας, η Ελβετία:

- α) μεριμνά ώστε οι αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας να συνάδουν τόσο με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης όσο και με τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης, οι οποίες αναφέρονται, αντίστοιχα, στο παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχεία α) και β) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317·
- β) μειώνει αντίστοιχα το επίπεδο του καθορισμένου κόστους, ιδίως όσον αφορά το ημερολογιακό έτος 2029·
- γ) χρησιμοποιεί τις πλέον πρόσφατες προβλέψεις κυκλοφορίας, οι οποίες εκφράζονται σε μονάδες εξυπηρέτησης, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

Εάν η Ελβετία επικαλείται, στο αναθεωρημένο του προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που πρέπει να υποβληθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, απόκλιση σύμφωνα με το παράρτημα IV σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, μεριμνά ώστε η εν λόγω απόκλιση να τεκμηριώνεται με επαρκείς πληροφορίες και αιτιολογήσεις. Ειδικότερα, η Ελβετία αποδεικνύει ότι κάθε μέτρο που επικαλείται για την αιτιολόγηση απόκλισης από τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης αφορά αποκλειστικά και μόνο τους πρόσθετους επιχειρησιακούς πόρους ή τις τεχνικές ικανότητες που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ελβετική Συνομοσπονδία.

Βρυξέλλες, 16 Μαΐου 2025.

Για την Επιτροπή
Απόστολος ΤΖΙΤΖΙΚΩΣΤΑΣ
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων που διαπιστώθηκε ότι δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τέταρτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας	Βασική τιμή 2019	Βασική τιμή 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Στόχοι και βασικές τιμές στο κύριο πεδίο επιδόσεων της οικονομικής αποδοτικότητας, που εκφράζονται ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2022)	110,08 C-HF	124,74 C-HF	131,82 C-HF	133,17 C-HF	131,03 C-HF	128,63 CHF	129,42 CHF
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR