

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/178 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Δεκεμβρίου 2022

σχετικά με τη συνοχή των στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο 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 τρίτη περίοδο αναφοράς

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 9236]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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),

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 ⁽³⁾, 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 ⁽⁴⁾. 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 ⁽⁵⁾ 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 ⁽⁶⁾ 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 114 της 30.4.2002, σ. 73.

⁽²⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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 Ελβετία υπέβαλε στην Επιτροπή προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου (FAB), στην προκειμένη περίπτωση στο επίπεδο του λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου Κεντρικής Ευρώπης (στο εξής: FABEC), από κοινού με το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες (στο εξής: κράτη μέλη που αποτελούν μέρος του FABEC). Με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/780 ⁽⁷⁾, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ελβετία ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου – Λουξεμβούργου, που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης. Στην εν λόγω εκτελεστική απόφαση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι στόχοι επιδόσεων που ισχύουν για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας που παρέχονται στον εναέριο χώρο της Ελβετίας δεν εγείρουν ανησυχίες όσον αφορά τη συνοχή τους με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (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 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 Ελβετία, από κοινού με το Βέλγιο, τη Γαλλία, τη Γερμανία, 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 εξακολουθούν να υπάρχουν αμφιβολίες ως προς τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου – Λουξεμβούργου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και άρχισε την αναλυτική εξέταση που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά τους εν λόγω στόχους επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC. Η Επιτροπή ενημέρωσε σχετικά την Ελβετία με την απόφαση (ΕΕ) 2022/2256 ⁽⁸⁾.
- (8) Στις 4 Νοεμβρίου 2022 η Ελβετία 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 Ελβετίας 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 την Ελβετία 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.
- (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 της Ελβετίας 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.

⁽⁷⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/780 της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2022, σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου 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 τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς και σχετικά με τη διατύπωση συστάσεων για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων (ΕΕ L 139 της 18.5.2022, σ. 218).

⁽⁸⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2022/2256 της Επιτροπής, της 15ης Νοεμβρίου 2022, για την έναρξη της αναλυτικής εξέτασης ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, το οποίο υποβλήθηκε από την Ελβετία σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 297 της 17.11.2022, σ. 80).

- (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 που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5. Με βάση τις εν λόγω προβλέψεις, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελβετία δεν αναμένεται να υποστεί σημαντικές μεταβολές στις ροές εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς ως αποτέλεσμα του πολέμου της Ρωσίας στην Ουκρανία. 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 όσον αφορά τη συνοχή τους με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (12) Η Ελβετία συμφωνεί να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί η παρούσα απόφαση 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 υποβλήθηκαν από την Ελβετία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας (στο εξής: ANSP) βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (14) Οι στόχοι επιδόσεων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο που προτείνει η Ελβετία όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, καταναμεμμένοι ανά στόχο διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων και εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, έχουν ως εξής:

Ελβετία	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)
Skyguide	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Δ	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ
	Νοοτροπία ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ	Γ

- (15) Οι στόχοι επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων που προτείνει η Ελβετία για τον πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τη Skyguide, συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (16) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε η Ελβετία καθορίζει μέτρα για τον πάροχο Skyguide αναφορικά με την επίτευξη των στόχων επιδόσεων ασφάλειας σε τοπικό επίπεδο, όπως η ενισχυμένη ανάλυση των δεδομένων ασφάλειας, η ενσωμάτωση της διαχείρισης διακινδύνευσης στη διαχείριση της επιχειρησιακής συνέχειας και των κρίσεων, καθώς και η ανάπτυξη κεντρικού συστήματος πληροφοριών για τη διαχείριση της διακινδύνευσης.
- (17) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 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 έως το 2024, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της ασφάλειας πτήσεων 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 του περιβάλλοντος

- (18) Όσον αφορά το κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, η συνοχή των στόχων που υποβλήθηκαν από την Ελβετία σχετικά με τη μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι 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, οι οποίες καθορίζονται στο σχέδιο βελτίωσης του ευρωπαϊκού δικτύου διαδρομών (στο εξής: ERNIP) και οι οποίες ήταν διαθέσιμες κατά τον χρόνο έγκρισης των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, δηλαδή στις 2 Ιουνίου 2021.
- (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 πριν από την πανδημία COVID-19 είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την εφαρμογή 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 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 Ελβετία 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:

Ελβετία	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	3,95 %	3,95 %	3,95 %
Τιμές αναφοράς	3,95 %	3,95 %	3,95 %

- (21) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι περιβαλλοντικοί στόχοι που προτείνει η Ελβετία είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για καθένα από τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (22) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελβετία έχει παρουσιάσει, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των τοπικών περιβαλλοντικών στόχων, τα οποία περιλαμβάνουν την υλοποίηση του εναέριου χώρου ελεύθερων διαδρομών, την ανάπτυξη εργαλείου βελτιστοποίησης που θα επιτρέπει αποδοτικότερες διαδρομές, την επέκταση της χρήσης του εργαλείου διαχείρισης αφίξεων για τον εναέριο χώρο κατά τη διαδρομή και την ενισχυμένη διαχείριση του στρατιωτικού εναέριου χώρου. Η Επιτροπή καλεί επίσης την Ελβετία 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 την Ελβετία σχετικά με τη μέση καθυστέρηση διαχείρισης της ροής της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATFM) κατά τη διαδρομή ανά πτήση αξιολογήθηκε βάσει του κριτηρίου που προβλέπεται στο σημείο 1.3 του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Ως εκ τούτου, οι στόχοι που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού 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 πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19 είχε οριστεί αρχικά στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903, δεν αναθεωρήθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891, δεδομένου ότι η προθεσμία για την εφαρμογή 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 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 Ελβετία 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:

Ελβετία	2022	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας , εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,19	0,19	0,19
Τιμές αναφοράς	0,19	0,19	0,19

- (27) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι στόχοι χωρητικότητας που προτείνει η Ελβετία είναι ίσοι με τις αντίστοιχες εθνικές τιμές αναφοράς για καθένα από τα έτη 2022, 2023 και 2024.
- (28) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ελβετία παρουσίασε, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων, μέτρα για την επίτευξη των τοπικών στόχων χωρητικότητας κατά τη διαδρομή. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν εναέριο χώρο ελεύθερων διαδρομών, βελτιωμένα εργαλεία και διαδικασίες πρόβλεψης και λήψης αποφάσεων, καθώς και ευέλικτος χρονοπρογραμματισμός και προσλήψεις, ανάλογα με τις ανάγκες, για τη διατήρηση επαρκών επιπέδων προσωπικού.
- (29) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 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 εκτελεστικού 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. Όσον αφορά την Ελβετία, διαπιστώθηκε ότι οι στόχοι αυτοί δεν εγείρουν ανησυχίες.

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 βάσει των κριτηρίων που προβλέπονται στο 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 την Ελβετία για την τρίτη περίοδο αναφοράς έχουν ως εξής:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή , εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	107,06 CHF	97,59 CHF	226,30 CHF	114,58 CHF	103,45 CHF	95,61 CHF
	96,35 EUR	87,82 EUR	203,64 EUR	103,11 EUR	93,10 EUR	86,04 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 -0,5 %, 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 - 1,2 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (- 1,3 %) για την ίδια περίοδο.
- (35) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της Ελβετίας (87,82 EUR), εκφραζόμενη σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR2017), είναι κατά +22,0 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (72,01 EUR σε EUR2017).
- (36) Είναι σαφές ότι η Ελβετία υπερβαίνει την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς σε κλίμακα Ένωσης. Επιπλέον, το καθορισμένο κόστος μονάδας της Ελβετίας 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 την Ελβετία, η μικρή απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 34, και η διαφορά μεταξύ της βασικής τιμής και της μέσης τιμής της ομάδας σύγκρισης, που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 35, δεν αποκλείουν τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.
- (37) Συνεπώς, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 32 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 εκτελεστικού 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.
- (39) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/780, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με τους στόχους οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες που πρότεινε η Ελβετία στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021 και θεώρησε ότι η Ελβετία έπρεπε να αιτιολογήσει περαιτέρω τους εν λόγω στόχους ή να τους αναθεωρήσει προς τα κάτω. Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η Ελβετία δεν έχει αναθεωρήσει τους εν λόγω στόχους ούτε έχει παράσχει περαιτέρω αιτιολόγηση.
- (40) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες για την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι +2,7 %, παραμένει υψηλότερη από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς (-0,5 %) και υψηλότερη από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς (- 3,4 %). Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το καθορισμένο κόστος μονάδας των τερματικών υπηρεσιών για τους αερολιμένες της Γενεύης και της Ζυρίχης εκτιμάται ότι θα παραμείνει σημαντικά υψηλότερο από το διάμεσο καθορισμένο κόστος μονάδας της σχετικής ομάδας σύγκρισης.
- (41) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα όσων αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 39 και 40, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες της Ελβετίας εξακολουθούν να εγείρουν ανησυχίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την άποψή της ότι η Ελβετία θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω ή να παράσχει επαρκή αιτιολόγηση για τους εν λόγω στόχους. Η Ελβετία θα πρέπει 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

- (42) 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 εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέτασε αν τα προτεινόμενα καθεστώτα παροχής κινήτρων πληρούν τις ουσιαστικές απαιτήσεις που παρατίθενται στο άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

- (43) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/780, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Ελβετία 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 Ελβετία δεν έχει προβεί σε αλλαγές στα εν λόγω 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 τον Ιούλιο του 2022.
- (44) Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα των όσων αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 43, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα καθεστώτα παροχής κινήτρων που καθορίζονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων εξακολουθούν να εγείρουν ανησυχίες. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την άποψη της ότι η Ελβετία, 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 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 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 ρητά βάσει του άρθρου 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού. Κατά την άποψη της Επιτροπής, αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο ή μεγαλύτερο του 1 % του καθορισμένου κόστους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (45) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του εθνικού σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από την Ελβετία 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 Ελβετία στις 4 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 Ελβετική Συνομοσπονδία.

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 την Ελβετία 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

Ελβετία	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
Skyguide	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Γ	Δ	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

Ελβετία	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	3,95 %	3,95 %	3,95 %

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Ελβετία	2022	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,19	0,19	0,19

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή της Ελβετίας	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)	107,06 CHF	97,59 CHF	226,30 CHF	114,58 CHF	103,45 CHF	95,61 CHF
	96,35 EUR	87,82 EUR	203,64 EUR	103,11 EUR	93,10 EUR	86,04 EUR