AFGØRELSER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2021/891

af 2. juni 2021

om fastsættelse af reviderede unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode (2020-2024) og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ([1]), særlig artikel 11, stk. 3, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ([2]) fastsættes bestemmelser og procedurer for gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningen, og det fastsættes, at præstations- og afgiftsordningens tredje referenceperiode (»RP3«) dækker kalenderårene 2020 til og med 2024.

(2) Udbruddet af covid-19-pandemien har siden første kvartal af kalenderåret 2020 ført til et betydeligt fald i lufttrafikken som følge af de foranstaltninger, medlemsstaterne og tredjelande har truffet for at inddæmme pandemien. Lufttransporten har været kraftigt påvirket af covid-19-krisen siden da, men sektoren forventes gradvist at komme på fode igen i løbet af RP3. Der hersker imidlertid fortsat betydelig usikkerhed om opsvingets tempo og intensitet, hvilket afhænger af udviklingen i den sundhedsmæssige og økonomiske situation i Unionen og resten af verden.

(3) De unionsdækkende præstationsmål for RP3 blev fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 ([3]). Eftersom de unionsdækkende præstationsmål og udkastene til præstationsplaner, som medlemsstaterne efterfølgende vedtog, blev udarbejdet før udbruddet af covid-19-pandemien, kunne de ikke tage de deraf følgende væsentligt ændrede omstændigheder for lufttransport i betragtning.

(4) Som reaktion på covid-19-pandemiens indvirkning på udøvelsen af luftfartstjenester blev der i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 ([4]) fastsat ekstraordinære foranstaltninger for RP3, som fraviger bestemmelserne i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(5) Ved artikel 2, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 pålægges Kommissionen senest den 1. maj 2021 at vedtage reviderede unionsdækkende præstationsmål for RP3. Ifølge artikel 9, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal Kommissionen foruden de unionsdækkende præstationsmål vurdere følgende værdier: den unionsdækkende »referenceværdi for fastlagte omkostninger« og den unionsdækkende »referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning«, varslingstærskelværdier, som, hvis de overskrides, giver medlemsstaterne ret til at anmode om en revision af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, samt sammenligningsgrupperne af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø.

(6) De reviderede unionsdækkende præstationsmål for RP3, der er fastsat i denne afgørelse, bygger på input fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren, Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og de nationale tilsynsmyndigheder, og høringerne af interessenter er taget i betragtning.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1).

([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 af 29. maj 2019 om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode, der starter der 1. januar 2020 og slutter den 31. december 2024 (EUT L 144 af 3.6.2019, s. 49).

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 af 3. november 2020 om ekstraordinære foranstaltninger for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings tredje referenceperiode (2020-2024) på grund af covid-19-pandemien (EUT L 366 af 4.11.2020, s. 7).

(7) De reviderede unionsdækkende præstationsmål for RP3, der indgår i denne afgørelse, bygger på data, der dækker medlemsstaterne samt Norge og Schweiz.

(8) De trafikantagelser, der ligger til grund for denne afgørelse, er udtrykt i antal flybevægelser udført i henhold til instrumentflyvereglerne (»IFR«) og i tjenesteenheder baseret på Eurocontrols STATFOR overflyvningstrafikprognose af 4. november 2020. På grund af ændret terminologi i STATFOR-regi betragtes mellemscenariet eller »scenarie 2« som »STATFOR-basisprognosen«, jf. artikel 9, stk. 3, litra b), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Denne overflyvningstrafikprognose svarer til 4 455 611 IFR-bevægelser og 52 594 913 overflyvningstjenesteenheder for 2020, 5 153 494 IFR-bevægelser og 57 373 113 tjenesteenheder for 2021, 7 303 402 IFR-bevægelser og 86 656 273 tjenesteenheder for 2022, 8 326 704 IFR-bevægelser og 101 925 348 tjenesteenheder for 2023 og 9 326 147 IFR-bevægelser og 116 358 421 tjenesteenheder for 2024.

(9) Ved opstillingen af unionsdækkende præstationsmål bør økonomiske, sikkerhedsmæssige, miljømæssige og operationelle overvejelser samt den indbyrdes afhængighed eller kompromiser mellem centrale præstationsområder tages i betragtning. I forbindelse med præstationsmålene for de centrale præstationsområder omkostningseffektivitet og kapacitet bør der således tage hensyn til forholdet mellem de omkostninger, der er forbundet med at tilvejebringe yderligere kapacitet, og de forbedringer, som kan opnås i kraft af disse omkostninger. Ved opstillingen af præstationsmålene for det centrale præstationsområde miljø bør der tages højde for, at lufttrafikstyringsdatatjenesternes (»ATM«) operationelle foranstaltninger, hvis formål er at minimere brændstofforbruget og dermed reducere emissionerne, ikke altid kan gennemføres i praksis. Det skyldes de operationelle restriktioner, der er knyttet til især overholdelsen af adskillelsesminima mellem luftfartøjer og den tilgængelige ATM-kapacitet. Endelig bør det med hensyn til præstationsmålene for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed tages i betragtning, at sikker udøvelse af luftfartstjenester er et overordnet mål, og at sikkerhed skal integreres fuldt ud i luftfartstjenesteudøvernes forretningsplanlægning.

(10) For det centrale præstationsområde flyvesikkerhed blev de unionsdækkende præstationsmål for RP3 fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 for så vidt angår det niveau for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, som luftfartstjenesteudøverne skal opnå i det sidste år af RP3, dvs. 2024. Disse mål bør opretholdes. Den kraftige nedgang i lufttrafikken som følge af covid-19-krisen og den deraf følgende betydelige volatilitet på kort sigt i antallet af flyvninger bør ikke føre til en forringelse af flyvesikkerheden. De planlagte effektivitetsforbedringer af luftfartstjenesteudøveres sikkerhedsforvaltning bør fortsat gennemføres i løbet af RP3.

(11) Revisionen af de unionsdækkende præstationsmål for RP3 på de centrale præstationsområder miljø og kapacitet bør være fremadrettede og omfatte den resterende del af referenceperioden, herunder kalenderåret 2021.

(12) For kalenderåret 2020 blev de unionsdækkende præstationsmål for de centrale præstationsområder miljø og kapacitet fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903. Disse mål bør ikke revideres og bør ikke medtages som en del af nærværende afgørelse i betragtning af, at den periode, hvori de skulle anvendes, er udløbet, og at deres gennemførelse er blevet definitiv, hvilket ikke levner mulighed for tilpasninger med tilbagevirkende kraft.

(13) Ved revisionen af de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø for de resterende år af RP3 — målt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane — bør der tages hensyn til det præstationsniveau, der er opnået i anden referenceperiode og i kalenderåret 2020, og til de foranstaltninger, der er gennemført for at optimere ATM-operationer. Der bør tages særligt hensyn til covid-19-krisens virkninger med hensyn til horisontal flyveeffektivitet.

(14) Af dataene om luftfartstjenesteudøvernes faktiske operationelle præstationer i 2019 fremgår det, at der på unionsplan er en statistisk signifikant sammenhæng mellem den kapacitetsmangel, som nogle luftfartstjenesteudøvere oplever, og forlængelsen af flyveruter. Denne sammenhæng medførte, at de faktiske flyveruter blev længere i kalendermåneder med betydelige forsinkelser i lufttrafikreguleringen (ATFM), hvorimod den horisontale flyveeffektivitet blev forbedret mærkbart i kalendermåneder med relativt ubetydelige ATFM-forsinkelser. Denne observation bekræftes på ny for 2020, som tegnede sig for en horisontal flyveineffektivitet på 2,51 % for hele året og 2,13 % i perioden marts-december, efter at covid-19-pandemien brød ud.

(15) Covid-19-krisen bør ikke forsinke gennemførelsen af strukturelle forbedringer på det centrale præstationsområde miljø, som navnlig forventes at omfatte den endelige gennemførelse af luftrummet med fri ruteføring. Kombineret med den gradvise gennemførelse af de grænseoverskridende aktiviteter med fri ruteføring bør dette føre til mere direkte ruteføring og reducere antallet af fløjne sømil og emissioner fra lufttrafikken og således støtte en bæredygtig reduktion af luftfartens kulstofintensitet. I lyset af de lavere trafikmængder, som forventes i RP3, og som bør skabe grundlag for yderligere forbedringer af flyveeffektiviteten, bør de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø for 2021 og 2022 revideres med henblik på at mindske ATM's påvirkning af miljøpræstationerne yderligere. Målene for 2023 og 2024 bør dog fastholdes i betragtning af den forventede genopretning af lufttrafikken mod udløbet af RP3 samt indvirkningen på den horisontale flyveeffektivitet af elementer, der ligger uden for luftfartstjenesteudøvernes kontrol, herunder luftrumsbrugernes flyveplanlægning og operationelle beslutninger.

(16) Ved revisionen af de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet målt som den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der kan tilskrives luftfartstjenester, bør der tages hensyn til det præstationsniveau, der er opnået i anden referenceperiode og i kalenderåret 2020. Der bør tages særligt hensyn til covid-19-krisens virkninger med hensyn til overflyvnings-ATFM-forsinkelser.

(17) I årene forud for RP3 var problemer mht. strukturel kapacitet og personale årsag til betydelige ATFM-forsinkelser i mange medlemsstater på baggrund af en kraftig og vedvarende vækst i trafikken. Den faktiske ATFM-forsinkelse pr. flyvning i kalenderåret 2020 udgjorde 0,35 minut pr. flyvning, hvorimod den tilsvarende ATFM-forsinkelse i 2019 nåede op på 1,67 minutter pr. flyvning.

(18) I lyset af den betydelige nedgang i trafikken bør luftfartstjenesteudøverne bestræbe sig på at fastholde ATFM-forsinkelserne i 2021 på et niveau, der ikke overstiger den faktiske værdi for 2020. For de tre følgende år af RP3, hvor trafikken gradvist vil vende tilbage til niveauerne før krisen, bør de unionsdækkende kapacitetsmål fastsættes under hensyntagen til den optimale gennemsnitlige ATFM-forsinkelse pr. flyvning for hele systemet. Det er endvidere berettiget at forvente, at luftfartstjenesteudøverne er i stand til at levere en tilstrækkelig kapacitet til at imødekomme trafikefterspørgslen i hele RP3-perioden, samtidig med at de sideløbende tager fat på kapacitetsrelaterede strukturelle problemer for derigennem at forberede sig på en tiltagende trafikefterspørgsel i perioden efter RP3.

(19) For så vidt angår kalenderårene 2020 og 2021 indeholder gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 et krav om revision af de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet, der udtrykkes som en procentsats og afspejler ændringen på årsbasis af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester, betragtet som én periode til forskel fra gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, hvori der foreskrives årlige målværdier.

(20) Ved revisionen af de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet bør der tages hensyn til luftfartstjenesteudøvernes og medlemsstaternes faktisk opnåede præstationer og faktiske omkostninger i tidligere referenceperioder og de seneste tilgængelige oplysninger for kalenderåret 2020.

(21) De unionsdækkende referenceværdier for RP3 i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 blev fastsat på grundlag af skøn over og prognoser for omkostningerne og trafikken, da der ikke forelå faktiske data for kalenderåret 2019. Disse referenceværdier bør derfor revideres for nøjagtigt at afspejle de faktiske omkostninger og tjenesteenheder, der er registreret for 2019 på EU-plan.

(22) De unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet for RP3, der er fastsat ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, var baseret på en antagelse om vedvarende trafikvækst i hele referenceperioden, hvilket førte til øgede omkostninger for luftfartstjenesteudøvere i forbindelse med tilvejebringelse af yderligere kapacitet. Da disse trafikantagelser er blevet væsentligt nedjusteret som følge af covid-19-krisen, bør niveauet for de samlede fastlagte omkostninger også justeres som reaktion på denne ugunstige situation.

(23) De seneste skøn over de faktiske omkostninger for kalenderåret 2020 viser på EU-plan et fald på 1 % i forhold til 2019-niveauet set i forhold til en nedgang på 58 % i antallet af tjenesteenheder på årsbasis. Det står klart, at luftfartstjenesteudøvere ikke er i stand til fuldt ud at afpasse deres omkostningsgrundlag efter et sådant hidtil uset fald i trafikken grundet den høje andel af faste omkostninger og forpligtelsen til løbende at opretholde tilgængeligheden af tjenester.

(24) Luftfartstjenesteudøvere bør imidlertid træffe foranstaltninger, der står mål med situationen, for at forbedre deres omkostningseffektivitet i løbet af RP3 og drage fordel af alle de synergier og effektivitetsgevinster, der kan opnås ved samarbejde og omstruktureringsinitiativer på tværs af landegrænser. Der bør lægges stor vægt på strukturelle ændringer, herunder effektivitetsgevinster som følge af de nye teknologiske løsninger i ATM-masterplanen og rationaliseringen af overflødig kommunikations-, navigations- og overvågningsinfrastruktur. Yderligere omkostningsbesparelser bør kunne opnås i forbindelse med overtidsbetaling, som forventes at forblive meget begrænset i RP3.

(25) Det fremgår af de fremadrettede omkostningsoverslag for RP3, som Kommissionen har modtaget, at de kumulerede omkostninger for RP3 forventes at overstige de faktiske omkostninger for RP2 med 8 %. Det bør bemærkes, at de fremadrettede data tidligere har vist sig at overvurdere de faktiske omkostninger ved udøvelsen af luftfartstjenester. For RP2 var der i gennemsnit tale om en overvurdering af udgifterne på 8 %. Det kan antages, at de fremadrettede omkostningsdata for RP3 har indlagt en lignende margen og endnu ikke tager potentialet for yderligere effektivitetsgevinster i betragtning.

(26) Det kan dermed med rimelighed forventes, at luftfartstjenesteudøvere tilpasser deres omkostningsgrundlag på en hensigtsmæssig måde som reaktion på nedgangen i trafikefterspørgslen i løbet af RP3, og at de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet for RP3 som følge heraf bør bygge på den antagelse, at de unionsdækkende fastlagte omkostninger i 2020 og 2021 under ét ikke i gennemsnit overstiger 97 % af de unionsdækkende faktiske omkostninger, der er registreret for kalenderåret 2019, og at de unionsdækkende fastlagte omkostninger i 2022, 2023 og 2024 ikke overstiger henholdsvis 94 %, 96 % og 97 % af de unionsdækkende fastlagte omkostninger, der er registreret for kalenderåret 2019.

(27) På grundlag af den analyse, som præstationsvurderingsorganet har foretaget, bør unionsdækkende fastlagte omkostninger på dette niveau sætte luftfartstjenesteudøverne i stand til at tilvejebringe den fornødne kapacitet i løbet af RP3 og gennemføre de foranstaltninger, der er nødvendige for at imødekomme den fremtidige trafikvækst, herunder sikring af tilstrækkelige ressourcer, uddannelse af flyveledere og investeringer i moderne teknologi. Desuden tillader gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 eventuelle afvigelser fra de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet, hvis disse afvigelser anses for at være begrundet i omstruktureringsforanstaltninger, der medfører nettofordele for luftrumsbrugerne senest i den efterfølgende referenceperiode. Luftfartstjenesteudøverne bør derfor være i stand til at reagere på omstændighederne som følge af covid-19-krisen og samtidig opbygge kapacitet til at imødekomme den fremtidige trafikefterspørgsel og løse de strukturelle problemer, der påvirker den operationelle præstation.

(28) Varslingstærskelværdierne for RP3, som, hvis de overskrides, giver medlemsstaterne ret til at anmode om en revision af de præstationsmål, der er fastsat i deres præstationsplaner, bør opretholdes på de niveauer, der er fastsat i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903. Disse varslingstærskelværdier anses for at være hensigtsmæssige, idet de tager højde for en rimelig variation i trafikmængden med udgangspunkt i STATFOR's basistrafikprognose (»scenarie 2«), der blev offentliggjort i november 2020, samtidig med at medlemsstaterne får mulighed for at anmode om en revision af deres respektive lokale præstationsplaner, hvis den faktiske trafik snarere udvikler sig i tråd med STATFOR's højvækstprognose (»scenarie 1«) eller STATFOR's lavvækstprognose (»scenarie 3«).

(29) I forbindelse med vurderingen af udkastene til præstationsplaner anvendes de sammenligningsgrupper af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, jf. artikel 7, litra a), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, specifikt til at sammenligne referenceværdierne for den fastlagte enhedsomkostning for de relevante afgiftszoner. Det står klart, at disse grupper afspejler situationen, før RP3 påbegyndes, og at sammensætningen af disse gruppe, jf. gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903, bør opretholdes.

(30) Gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 bør ophæves.

(31) Udvalget for det Fælles Luftrum har ikke afgivet udtalelse. Det blev anset for at være nødvendigt med en gennemførelsesretsakt, og formanden forelagde udkastet til en gennemførelsesretsakt for appeludvalget til yderligere drøftelse. Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra appeludvalget —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed, som er opstillet for den centrale præstationsindikator, der er fastsat i afsnit 1, punkt 1.1, i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, der inden udgangen af 2024 skal nås af luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret til at udøve lufttrafiktjenester, fastsættes til følgende niveau for sikkerhedsforvaltningens effektivitet:

a) som minimum niveau C for forvaltningsmålene »flyvesikkerhedskultur«, »flyvesikkerhedspolitik og -mål«, »sikring af flyvesikkerheden« og »flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger«

b) som minimum niveau D for forvaltningsmålet »styring af flyvesikkerhedsrisici«.

Artikel 2

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø, som er opstillet for den centrale præstationsindikator, der er fastsat i afsnit 1, punkt 2.1, i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, udtrykkes som den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane, måles som den gennemsnitlige supplerende tilbagelagte afstand i forhold til storcirkelafstanden og må ikke overstige følgende procentsatser: 2,37 % i 2021, 2,37 % i 2022, 2,40 % i 2023 og 2,40 % i 2024.

Artikel 3

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet, som er opstillet for den centrale præstationsindikator, der er fastsat i afsnit 1, punkt 3.1, i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, er den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der må tilskrives luftfartstjenester, på maksimalt 0,35 minut pr. flyvning i 2021, 0,5 minut pr. flyvning i 2022, 0,5 minut pr. flyvning i 2023 og 0,5 minut pr. flyvning i 2024.

Artikel 4

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

1. De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet, som er opstillet for den centrale præstationsindikator, der er fastsat i afsnit 1, punkt 4.1, i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, og som for kalenderårene 2020 og 2021 er omfattet af artikel 2, stk. 4, og artikel 4, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627, er en ændring på årsbasis af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester:

a) for så vidt angår kalenderårene 2020 og 2021 under ét, for hvilke der beregnes én gennemsnitlig fastlagt enhedsomkostning i henhold til artikel 4, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627: en ændring af den fastlagte enhedsomkostning på +120,1 % i forhold til den unionsdækkende referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning, der er fastsat i stk. 3

b) for så vidt angår kalenderåret 2022: en ændring på - 38,5 % i forhold til den fælles gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for kalenderårene 2020 og 2021 under ét, der er beregnet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627

c) for så vidt angår kalenderåret 2023: en ændring på - 13,2 % i forhold til den fælles gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for kalenderåret 2022

d) for så vidt angår kalenderåret 2024: en ændring på - 11,5 % i forhold til den fælles gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for kalenderåret 2023.

2. Den unionsdækkende referenceværdi for de fastlagte omkostninger fastsættes til 6 265 631 152 EUR i 2017-priser.

3. Den unionsdækkende referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning fastsættes til 50,23 EUR i 2017-priser.

Artikel 5

Varslingstærskelværdier

1. Medlemsstaterne kan anmode om en revision af et eller flere af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, jf. artikel 18, stk. 1, litra a), nr. i), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, hvis:

a) den faktiske trafik, der registreres af Eurocontrol, i løbet af et givet kalenderår afviger fra trafikprognosen i den præstationsplan, der er vedtaget i henhold til artikel 16 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, med mindst 10 % af IFR-bevægelserne

b) den faktiske trafik, der registreres af Eurocontrol, i løbet af et givet kalenderår afviger fra trafikprognosen i den præstationsplan, der er vedtaget i henhold til artikel 16 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, med mindst 10 % af tjenesteenhederne.

2. Medlemsstaterne kan anmode om en revision af et eller flere af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, jf. artikel 18, stk. 1, litra a), nr. i), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, hvis udsvinget i referenceværdierne som følge af sæsonbetingede ajourføringer af netoperationsplanen, jf. artikel 9, stk. 4, litra a), og artikel 9, stk. 8, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 ([5]), i forhold til referenceværdierne i den seneste udgave af netoperationsplanen, der foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen, som minimum er:

a) 0,05 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse, hvis referenceværdien i den seneste version af netoperationsplanen, der foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen, er mindre end 0,2 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse, eller

b) 0,04 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse forhøjet med 5 % af referenceværdien i den seneste version af netoperationsplanen, der foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen, hvis referenceværdien er større end eller lig med 0,2 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse.

Artikel 6

Sammenligningsgrupper

Med henblik på at vurdere præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet fastsættes sammenligningsgrupperne af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, som følger:

a) Gruppe A: luftfartstjenesteudøverne i Tyskland, Frankrig, Spanien og Italien

b) Gruppe B: luftfartstjenesteudøverne i Norge, Sverige, Danmark, Finland og Irland

c) Gruppe C: luftfartstjenesteudøverne i Tjekkiet, Kroatien, Slovenien, Ungarn, Slovakiet, Bulgarien, Polen, Rumænien og Portugal

d) Gruppe D: luftfartstjenesteudøverne i Cypern, Malta, Estland, Letland, Litauen og Grækenland

e) Gruppe E: luftfartstjenesteudøverne i Østrig, Schweiz, Belgien-Luxembourg og Nederlandene.

Artikel 7

Ophævelse

Gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 ophæves.

Artikel 8

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 2. juni 2021.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 af 24. januar 2019 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 28 af 31.1.2019, s. 1).