ODLUKE

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2021/891

od 2. lipnja 2021.

o utvrđivanju revidiranih ciljeva performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje (2020.–2024.) i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke (EU) 2019/903

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([1]), a posebno njezin članak 11. stavak 3. točku (a),

budući da:

(1) Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/317 ([2]) utvrđuju se detaljna pravila i postupci za provedbu programa performansi i sustava utvrđivanja naknada te se utvrđuje da treće referentno razdoblje (RP3) programa performansi i sustava utvrđivanja naknada obuhvaća kalendarske godine od 2020. do i uključujući 2024.

(2) Pandemija bolesti COVID-19 od prvog tromjesečja 2020. dovela je do znatnog pada zračnog prometa zbog mjera koje su države članice i treće zemlje poduzele radi suzbijanja pandemije. Iako kriza uzrokovana bolešću COVID-19 od tada i dalje snažno utječe na zračni promet, očekuje se da će se taj sektor postupno oporavljati tijekom trećeg referentnog razdoblja. Međutim, i dalje je prisutna znatna nesigurnost u pogledu brzine i intenziteta oporavka koji ovise o razvoju sanitarne i gospodarske situacije u Uniji i ostatku svijeta.

(3) Ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje utvrđeni su u Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2019/903 ([3]). Budući da su ciljevi performansi na razini Unije i nacrti planova performansi koje su države članice naknadno donijele sastavljeni prije izbijanja pandemije bolesti COVID-19, njima se nisu mogle uzeti u obzir kasnije znatno promijenjene okolnosti u zračnom prijevozu.

(4) Kao odgovor na utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pružanje usluga u zračnoj plovidbi, u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/1627 ([4]) utvrđene su izvanredne mjere za treće referentno razdoblje kojima se odstupa od odredaba Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(5) U skladu s člankom 2. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2020/1627, Komisija je dužna do 1. svibnja 2021. odrediti revidirane ciljeve performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje. U skladu s člankom 9. stavkom 4. Provedbene uredbe (EU) 2019/317, Komisija uz ciljeve performansi na razini Unije revidira i sljedeće vrijednosti: „polaznu vrijednost za utvrđene troškove" na razini Unije, „polaznu vrijednost za utvrđeni jedinični trošak" na razini Unije, pragove upozorenja iznad kojih države članice mogu zatražiti reviziju ciljeva performansi navedenih u planovima performansi te usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem.

(6) Revidirani ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje utvrđeni u ovoj Odluci temelje se na informacijama dobivenim od tijela za reviziju izvedbe, upravitelja mreže, Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) i nacionalnih nadzornih tijela te su u obzir uzeta savjetovanja s dionicima.

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1.

([2]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1.).

([3]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2019/903 od 29. svibnja 2019. kojom se postavljaju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje koje počinje 1. siječnja 2020. i završava 31. prosinca 2024. godine (SL L 144, 3.6.2019., str. 49.).

([4]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 od 3. studenoga 2020. o izvanrednim mjerama za treće referentno razdoblje (2020.–2024.) programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba zbog pandemije bolesti COVID-19 (SL L 366, 4.11.2020., str. 7.).

(7) Revidirani ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje uključeni u ovu Odluku temelje se na podacima koji obuhvaćaju države članice, Norvešku i Švicarsku.

(8) Pretpostavke o prometu na kojima se temelji ova Odluka izražene su u obliku kretanja prema pravilima instrumentalnog letenja („IFR") i u jedinicama usluga na temelju predviđanja STATFOR-a Eurocontrola za rutni zračni promet od 4. studenoga 2020. Zbog STRATFOR-ove promjene terminologije srednji scenarij ili „scenarij 2" smatra se „osnovnim predviđanjem STATFOR-a" u smislu članka 9. stavka 3. točke (b) Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Ta predviđanja rutnog zračnog prometa iznose 4 455 611 IFR kretanja i 52 594 913 jedinica rutnih usluga za 2020.,5 153 494 IFR kretanja i 57 373 113 jedinica usluga za 2021., 7 303 402 IFR kretanja i 86 656 273 jedinica usluga za 2022., 8 326 704 IFR kretanja i101 925 348 jedinica usluga za 2023. te 9 326 147 IFR kretanja i 116 358 421 jedinica usluga za 2024. godinu.

(9) Pri utvrđivanju ciljeva performansi na razini Unije u obzir treba uzeti gospodarske, sigurnosne i operativne aspekte te aspekte okoliša, kao i međuovisnost ili kompromise među ključnim područjima performansi. Naime, u ciljevima performansi za ključna područja performansi povezana s troškovnom učinkovitošću i kapacitetom trebalo bi uzeti u obzir odnos između troškova osiguravanja dodatnih kapaciteta i poboljšanja koja se postižu tim troškovima. U ciljevima performansi za ključno područje performansi povezano s okolišem trebalo bi uzeti u obzir da se operativne mjere upravljanja zračnim prometom („ATM") čiji je cilj smanjiti potrošnju goriva na najmanju moguću razinu, te time smanjiti emisije, ne mogu uvijek provesti u praksi. Razlog su operativna ograničenja povezana posebice sa sigurnim razmakom između zrakoplova i dostupnim kapacitetom ATM-a. Na kraju, u ciljevima performansi za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću trebalo bi uzeti u obzir činjenicu da je sigurno pružanje usluga u zračnoj plovidbi nadređeni cilj te da bi sigurnost trebala biti u potpunosti ugrađena u poslovno planiranje pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

(10) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom sa sigurnošću, ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje utvrđeni su u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903 u pogledu razine djelotvornosti upravljanja sigurnošću koju pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebaju postići u posljednjoj godini trećeg referentnog razdoblja, tj. 2024. Te bi ciljeve trebalo zadržati. Nagli pad zračnog prometa uzrokovan pandemijom bolesti COVID-19 te znatna kratkoročna nepredvidivost broja letova koja iz toga proizlazi ne bi trebali dovesti do pogoršanja sigurnosnih performansi. Planirana poboljšanja djelotvornosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u pogledu upravljanja sigurnošću trebala bi se nastaviti ostvarivati tijekom trećeg referentnog razdoblja.

(11) Revidiranjem ciljeva performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje u ključnim područjima performansi povezanima s okolišem i kapacitetom trebalo bi uzeti u obzir buduća kretanja i obuhvatiti preostali dio referentnog razdoblja, uključujući kalendarsku godinu 2021.

(12) Za kalendarsku godinu 2020. ciljevi performansi na razini Unije u ključnim područjima performansi povezanima s okolišem i kapacitetom utvrđeni su u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903. Te ciljeve ne bi trebalo revidirati i ne bi ih trebalo uključiti u ovu Odluku s obzirom na to da je rok za njihovu primjenu istekao i da je njihova provedba postala konačna pa nema mogućnosti za retroaktivne prilagodbe.

(13) Pri reviziji ciljeva performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s okolišem za preostale godine trećeg referentnog razdoblja, mjereno kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, trebalo bi uzeti u obzir razinu performansi postignutu u drugom referentnom razdoblju i u kalendarskoj godini 2020., kao i mjere provedene za optimizaciju operacija upravljanja zračnim prometom. Posebnu pozornost trebalo bi obratiti na učinak krize uzrokovane bolešću COVID-19 na učinkovitost horizontalnog leta.

(14) Podaci o stvarnoj operativnoj učinkovitosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi 2019. pokazuju statistički značajnu korelaciju na razini Unije između manjka kapaciteta s kojim se suočavaju neki pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i proširenja ruta. Ta je korelacija uključivala dulje stvarne rute letenja tijekom kalendarskih mjeseci u kojima su zabilježene visoke razine kašnjenja u upravljanju protokom zračnog prometa („ATFM"), dok se učinkovitost horizontalnog leta jasno poboljšala tijekom kalendarskih mjeseci u kojima su kašnjenja ATFM-a manja. To je opažanje dodatno potvrđeno za 2020. u kojoj je zabilježena neučinkovitost horizontalnog leta od 2,51 % za cijelu godinu i 2,13 % tijekom razdoblja od ožujka do prosinca, nakon izbijanja pandemije bolesti COVID-19.

(15) Kriza uzrokovana bolešću COVID-19 ne bi trebala usporiti provedbu strukturnih poboljšanja u ključnom području performansi povezanom s okolišem, za koja se očekuje da će posebno uključivati dovršetak uspostave zračnog prostora slobodnih ruta. U kombinaciji s postupnim uvođenjem aktivnosti prekograničnih slobodnih ruta to može rezultirati izravnijim usmjeravanjem te bi trebalo smanjiti broj prijeđenih milja i emisije nastale u zračnom prometu, čime se podupire održivo smanjenje intenziteta emisija CO_2 iz zrakoplovstva. S obzirom na niže razine prometa koje se očekuju tijekom trećeg referentnog razdoblja, što bi trebalo omogućiti dodatna poboljšanja učinkovitosti leta, trebalo bi revidirati ciljeve performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s okolišem za 2021. i 2022. kako bi se dodatno smanjio utjecaj upravljanja zračnim prometom na ekološku učinkovitost. Međutim, ciljeve za 2023. i 2024. trebalo bi zadržati uzimajući u obzir očekivani oporavak zračnog prometa krajem trećeg referentnog razdoblja te učinak na učinkovitost horizontalnog leta koji nastaje zbog elemenata koji su izvan kontrole pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, uključujući planiranje letova i operativne odluke korisnika zračnog prostora.

(16) Pri revidiranju ciljeva performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s kapacitetom, koje se mjeri kao prosječno kašnjenje na ruti ATFM-a po letu koje se može pripisati uslugama u zračnoj plovidbi, trebalo bi uzeti u obzir razinu performansi postignutu u drugom referentnom razdoblju i kalendarskoj godini 2020. Posebnu pozornost trebalo bi obratiti na učinak krize uzrokovane bolešću COVID-19 na kašnjenja na ruti ATFM-a.

(17) U godinama koje su prethodile trećem referentnom razdoblju problemi povezani sa strukturnim kapacitetima i osobljem doveli su do visokih razina kašnjenja ATFM-a u mnogim državama članicama u kontekstu snažnog i kontinuiranog rasta prometa. Stvarno kašnjenje ATFM-a po letu u kalendarskoj godini 2020. iznosilo je 0,35 minuta po letu, dok je 2019. odgovarajuće kašnjenje ATFM-a dosegnulo 1,67 minuta po letu.

(18) S obzirom na znatno smanjenje prometa, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi nastojati održavati kašnjenja ATFM-a u 2021. na razini koja ne premašuje stvarnu razinu iz 2020. Za sljedeće tri godine trećeg referentnog razdoblja u kojem će se promet postupno oporavljati prema razinama prije krize, ciljeve u pogledu kapaciteta na razini Unije trebalo bi utvrditi uzimajući u obzir optimalno prosječno kašnjenje ATFM-a na razini cijelog sustava po letu. Nadalje, opravdano je očekivati da će pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moći osigurati odgovarajući kapacitet za zadovoljavanje potražnje u prometu tijekom cijelog trećeg referentnog razdoblja, istodobno rješavajući strukturna pitanja povezana s kapacitetom kako bi se pripremili za veću potražnju u prometu nakon trećeg referentnog razdoblja.

(19) Odstupajući od Provedbene uredbe (EU) 2019/317 kojom su propisane godišnje ciljne vrijednosti, Provedbenom uredbom (EU) 2020/1627 kalendarske godine 2020. i 2021. smatraju se jedinstvenim razdobljem kad je riječ o revidiranju ciljeva performansi na razini Unije koji se izražavaju kao postotak u kojem se odražavaju godišnje promjene prosječnog utvrđenog jediničnog troška za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije.

(20) Pri reviziji ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću na razini Unije trebalo bi uzeti u obzir stvarne ostvarene performanse, uključujući stvarne troškove pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i država članica u prethodnim referentnim razdobljima i najnovije dostupne informacije za kalendarsku godinu 2020.

(21) Polazne vrijednosti na razini Unije za treće referentno razdoblje iz Provedbene odluke (EU) 2019/903 utvrđene su na temelju procjena i predviđanja u pogledu troškova i prometa, jer stvarni podaci za kalendarsku godinu 2019. nisu bili dostupni. Stoga bi te polazne vrijednosti trebalo revidirati kako bi točno odražavale stvarne troškove i jedinice usluga zabilježene za 2019. na razini Unije.

(22) Ciljevi performansi na razini Unije u pogledu troškovne učinkovitosti za treće referentno razdoblje utvrđeni u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903 temeljili su se na pretpostavci kontinuiranog rasta prometa tijekom cijelog referentnog razdoblja, što je dovelo do povećanja troškova pružatelja usluga u zračnoj plovidbi povezanih s pružanjem dodatnog kapaciteta. Budući da su te pretpostavke o prometu znatno smanjene zbog krize uzrokovane bolešću COVID-19, kao odgovor na tu negativnu situaciju trebalo bi promijeniti i razinu ukupnih utvrđenih troškova.

(23) Najnovije procjene stvarnih troškova za kalendarsku godinu 2020. upućuju na smanjenje od 1 % u usporedbi s 2019. na razini Unije, dok je broj jedinica usluga smanjen za 58 %. Razumljivo je da pružatelji usluga u zračnoj plovidbi nisu u mogućnosti u potpunosti prilagoditi svoje troškovne osnovice u skladu s dosad nezabilježenim padom prometa zbog visokog udjela fiksnih troškova i obveze kontinuiranog održavanja dostupnosti usluga.

(24) Međutim, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi poduzeti odgovarajuće mjere kako bi poboljšali svoju troškovnu učinkovitost tijekom trećeg referentnog razdoblja i iskoristili sve sinergije i povećanja učinkovitosti koji su dostupni u okviru prekogranične suradnje i inicijativa za restrukturiranje. Prioritet bi trebale biti strukturne promjene, uključujući povećanje učinkovitosti koje nude nova tehnološka rješenja iz glavnog plana upravljanja zračnim prometom i racionalizaciju suvišne komunikacijske, navigacijske i nadzorne infrastrukture. Dodatne uštede troškova trebale bi biti moguće u pogledu troškova prekovremenog rada, za koje se očekuje da će tijekom trećeg referentnog razdoblja ostati vrlo ograničeni.

(25) Procjene budućih troškova za treće referentno razdoblje koje je primila Komisija upućuju na to da bi kumulirani troškovi trećeg referentnog razdoblja za 8 % premašili stvarne troškove drugog referentnog razdoblja. Treba napomenuti da su se u ranijim predviđanjima precijenili stvarno nastali troškovi pružanja usluga u zračnoj plovidbi. Za drugo referentno razdoblje to je dovelo do precjenjivanja troškova za prosječno 8 %. Može se pretpostaviti da predviđanja troškova za treće referentno razdoblje uključuju slično precjenjivanje i još uvijek ne uzimaju u obzir potencijal za dodatne dobitke u pogledu troškovne učinkovitosti.

(26) Stoga je primjereno očekivati da pružatelji usluga u zračnoj plovidbi prilagode svoje troškovne osnovice na odgovarajući način kako bi odgovorili na smanjenu potražnju u prometu tijekom trećeg referentnog razdoblja te da bi se stoga ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje trebali temeljiti na pretpostavci da utvrđeni troškovi na razini Unije za kombinirane godine 2020. i 2021. u prosjeku ne premašuju 97 % stvarnih troškova na razini Unije zabilježenih za kalendarsku godinu 2019. te da utvrđeni troškovi na razini Unije za 2022., 2023. odnosno 2024. ne premašuju 94 %, 96 % odnosno 97 % stvarnih troškova na razini Unije zabilježenih za kalendarsku godinu 2019.

(27) Na temelju analize koju je provelo tijelo za reviziju izvedbe, ta razina utvrđenih troškova na razini Unije trebala bi pružateljima usluga u zračnoj plovidbi omogućiti pružanje potrebnih kapaciteta tijekom trećeg referentnog razdoblja i provedbu mjera prilagodbe na budući rast prometa, uključujući osiguravanje odgovarajućih resursa i osposobljavanje kontrolora zračnog prometa te ulaganja u modernu tehnologiju. Nadalje, Provedbenom uredbom (EU) 2019/317 dopuštaju se moguća odstupanja od ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću na razini Unije ako se utvrdi da su ta odstupanja opravdana mjerama restrukturiranja koje rezultiraju neto koristima za korisnike zračnog prostora najkasnije u sljedećem referentnom razdoblju. Stoga bi pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali moći reagirati na okolnosti koje proizlaze iz krize uzrokovane bolešću COVID-19 i istodobno izgraditi kapacitete za zadovoljavanje budućih potreba u prometu i rješavanje strukturnih problema koji utječu na operativnu učinkovitost.

(28) Pragove upozorenja za treće referentno razdoblje iznad kojih države članice mogu zatražiti reviziju ciljeva performansi sadržanih u njihovim planovima performansi trebalo bi zadržati na razinama utvrđenima u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903. Ti se pragovi upozorenja smatraju primjerenima jer omogućuju razumnu razinu odstupanja u prometu u odnosu na osnovno prometno predviđanje STATFOR-a („scenarij 2”), objavljeno u studenome 2020., nudeći državama članicama mogućnost da zatraže reviziju svojih lokalnih planova performansi u slučaju da se stvarni promet razvije u skladu sa STATFOR-ovim predviđanjem viših vrijednosti („scenarij 1”) ili konzervativnog predviđanja STATFOR-a („scenarij 3”).

(29) Usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i gospodarskim okruženjem, koje su definirane u članku 7. točki (a) Provedbene odluke (EU) 2019/903, upotrebljavaju se u kontekstu procjene nacrta planova performansi, a posebno za usporedbe polaznih vrijednosti utvrđenih jediničnih troškova relevantnih zona naplate. Jasno je da te skupine odražavaju stanje prije početka trećeg referentnog razdoblja pa bi stoga trebalo zadržati sastav tih skupina kako je utvrđen u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903.

(30) Provedbenu odluku (EU) 2019/903 trebalo bi staviti izvan snage.

(31) Odbor za jedinstveno nebo nije dostavio mišljenje. Smatralo se da je potreban provedbeni akt pa je predsjednik podnio nacrt provedbenog akta žalbenom odboru na daljnje razmatranje. Mjere predviđene u ovoj Odluci u skladu su s mišljenjem žalbenog odbora,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano sa sigurnošću, kako su utvrđeni za ključni pokazatelj performansi iz točke 1.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, koje do kraja 2024. moraju postići pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ovlašteni za pružanje operativnih usluga u zračnom prometu, utvrđeni su kao sljedeće razine djelotvornosti upravljanja sigurnošću:

(a) najmanje razina C za ciljeve upravljanja sigurnošću „kultura sigurnosti”, „politika i ciljevi sigurnosti”, „osiguravanje sigurnosti” i „promicanje sigurnosti”;

(b) najmanje razina D za cilj upravljanja sigurnošću „upravljanje sigurnosnim rizikom”.

Članak 2.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s okolišem

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s okolišem, kako su utvrđeni za ključni pokazatelj performansi iz točke 2.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 izraženi su kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju i mjere se kao prosječna dodatna udaljenost koja se preleti uspoređena s ortodromskom udaljenošću i ne smije premašiti sljedeće postotke: 2,37 % u 2021., 2,37 % u 2022., 2,40 % u 2023. i 2,40 % u 2024.

Članak 3.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s kapacitetom

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezano s kapacitetom, kako su utvrđeni za ključni pokazatelj performansi iz točke 3.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 prosječna su kašnjenja na ruti ATFM-a koja se mogu pripisati uslugama u zračnoj plovidbi i iznose maksimalno 0,35 minuta po letu 2021., 0,5 minuta po letu 2022., 0,5 minuta po letu 2023. i 0,5 minuta po letu 2024.

Članak 4.

Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

1. Ciljevi performansi na razini Unije za ključno područje performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću, kako su utvrđeni za ključni pokazatelj performansi iz točke 4.1. odjeljka 1. Priloga I. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 i na koje se za kalendarske godine 2020. i 2021. primjenjuju članak 2. stavak 4. i članak 4. stavak 1. Provedbene uredbe (EU) 2020/1627, godišnje su promjene prosječnog utvrđenog jediničnog troška za rutne usluge u zračnoj plovidbi na razini Unije:

(a) za kombinirane kalendarske godine 2020. i 2021. za koje se izračunava jedinstveni prosječni utvrđeni jedinični trošak u skladu s člankom 4. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2020/1627: promjena od + 120,1 % od polazne vrijednosti utvrđenog jediničnog troška na razini Unije za jedinični trošak utvrđen u stavku 3.;

(b) za kalendarsku godinu 2022.: promjena od – 38,5 % od jedinstvenog prosječnog utvrđenog jediničnog troška na razini Unije kombiniranog za kalendarske godine 2020. i 2021., izračunano u skladu s člankom 4. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2020/1627;

(c) za kalendarsku godinu 2023.: promjena od – 13,2 % od prosječnog utvrđenog jediničnog troška na razini Unije za kalendarsku godinu 2022.;

(d) za kalendarsku godinu 2024.: promjena od – 11,5 % od prosječnog utvrđenog jediničnog troška na razini Unije za kalendarsku godinu 2023.

2. Polazna vrijednost utvrđenih troškova na razini Unije iznosi 6 265 631 152 EUR u vrijednosti za 2017. (EUR2017).

3. Polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi 50,23 EUR u vrijednosti iz 2017. (EUR2017).

Članak 5.

Pragovi upozorenja

1. U skladu s člankom 18. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i. Provedbene uredbe (EU) 2019/317, države članice mogu tražiti reviziju jednog ili više ciljeva performansi navedenih u planovima performansi ako:

(a) stvarni promet kako ga je zabilježio Eurocontrol tijekom određene kalendarske godine odstupa od predviđanja prometa iz plana performansi donesenog u skladu s člankom 16. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 za najmanje 10 % IFR kretanja;

(b) stvarni promet kako ga je zabilježio Eurocontrol tijekom određene kalendarske godine odstupa od predviđanja prometa iz plana performansi donesenog u skladu s člankom 16. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 za najmanje 10 % jedinica usluga.

2. U skladu s člankom 18. stavkom 1. točkom (a) podtočkom i. Provedbene Uredbe (EU) 2019/317, države članice mogu zatražiti reviziju jednog ili više ciljeva performansi navedenih u planovima performansi ako promjena referentnih vrijednosti kao rezultat sezonskih ažuriranja plana mrežnih operacija, na temelju članka 9. stavka 4. točke (a) i članka 9. stavka 8. Uredbe (EU) 2019/123 ([5]), u usporedbi s referentnim vrijednostima iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana performansi, iznosi najmanje:

(a) 0,05 minuta kašnjenja na ruti ATFM-a ako referentna vrijednost iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana iznosi manje od 0,2 minute kašnjenja na ruti ATFM-a; ili

(b) 0,04 minute kašnjenja na ruti ATFM-a uvećano za 5 % referentne vrijednosti iz najnovije verzije plana mrežnih operacija koja je bila dostupna u trenutku izrade plana ako referentna vrijednost iznosi 0,2 minute kašnjenja na ruti ATFM-a ili više.

Članak 6.

Usporedne skupine pružatelja usluga

Usporedne skupine pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem za potrebe ocjenjivanja ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću utvrđuju se kako slijedi:

(a) skupina A: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Njemačke, Francuske, Španjolske i Italije;

(b) skupina B: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Norveške, Švedske, Danske, Finske i Irske;

(c) skupina C: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Češke, Hrvatske, Slovenije, Mađarske, Slovačke, Bugarske, Poljske, Rumunjske i Portugala;

(d) skupina D: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Cipra, Malte, Estonije, Latvije, Litve i Grčke;

(e) skupina E: pružatelji usluga u zračnoj plovidbi iz Austrije, Švicarske, Belgije-Luksemburga i Nizozemske.

Članak 7.

Stavljanje izvan snage

Provedbena odluka (EU) 2019/903 stavlja se izvan snage.

Članak 8.

Stupanje na snagu

Ova Odluka stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sastavljeno u Bruxellesu 2. lipnja 2021.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 od 24. siječnja 2019. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom (ATM) i stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 (SL L 28, 31.1.2019., str. 1.).