BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2021/891 VAN DE COMMISSIE

van 2 juni 2021

tot vaststelling van herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode (2020-2024) en tot intrekking van Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening") ([1]) en met name artikel 11, lid 3, punt a),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 ([2]) van de Commissie zijn de gedetailleerde regels en procedures voor de uitvoering van de prestatie- en heffingsregeling opgenomen en is vastgesteld dat de derde referentieperiode (RP3) van de prestatie- en heffingsregeling de kalenderjaren 2020 tot en met 2024 bestrijkt.

(2) De uitbraak van de COVID-19-pandemie heeft sinds het eerste kwartaal van het kalenderjaar 2020 geleid tot een aanzienlijke daling van het luchtverkeer als gevolg van de maatregelen die de lidstaten en derde landen hebben genomen om de pandemie in te dammen. Hoewel het luchtvervoer sindsdien nog steeds zwaar werd getroffen door de COVID-19-crisis, zal de sector zich naar verwachting geleidelijk herstellen in de loop van RP3. Er blijft echter grote onzekerheid over het tempo en de intensiteit van het herstel, die afhankelijk zijn van de ontwikkeling van de sanitaire en economische situatie in de Unie en in de rest van de wereld.

(3) In Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie ([3]) zijn EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 vastgesteld. Aangezien de EU-wijde prestatiedoelstellingen en de vervolgens door de lidstaten vastgestelde ontwerpprestatieplannen werden opgesteld vóór de uitbraak van de COVID-19-pandemie, kon daarin geen rekening worden gehouden met de sterk gewijzigde omstandigheden voor het luchtvervoer.

(4) Als reactie op de impact van de COVID-19-pandemie op de verlening van luchtvaartnavigatiediensten zijn in Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie ([4]) uitzonderlijke maatregelen voor RP3 vastgesteld, die afwijken van de bepalingen van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317.

(5) Overeenkomstig artikel 2, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 moet de Commissie uiterlijk 1 mei 2021 herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 vaststellen. Overeenkomstig artikel 9, lid 4, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 moet de Commissie samen met de EU-wijde prestatiedoelstellingen de volgende waarden herzien: de EU-wijde "basiswaarde voor bepaalde kosten", de EU-wijde "basiswaarde voor de bepaalde eenheidskost", de alarmdrempels boven welke de lidstaten een herziening van de prestatiedoelstellingen in de prestatieplannen mogen vragen en de vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat.

(6) Bij de in dit besluit vastgestelde herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 is rekening gehouden met de input van het prestatiebeoordelingsorgaan, de Netwerkbeheerder, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), de nationale toezichthoudende autoriteiten en het overleg met de belangstellenden.

([1]) PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013 (PB L 56 van 25.2.2019, blz. 1).

([3]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 van de Commissie van 29 mei 2019 tot vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelen voor het netwerk voor luchtverkeersbeheer voor de derde referentieperiode van 1 januari 2020 tot en met 31 december 2024 (PB L 144 van 3.6.2019, blz. 49).

([4]) Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 van de Commissie van 3 november 2020 inzake uitzonderlijke maatregelen voor de derde referentieperiode (2020-2024) van de prestatie- en heffingsregeling voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim ten gevolge van de COVID-19-pandemie (PB L 366 van 4.11.2020, blz. 7).

(7) De herziene EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 in dit besluit zijn gebaseerd op gegevens over de lidstaten, Noorwegen en Zwitserland.

(8) De verkeersaannames die dit besluit onderbouwen, worden uitgedrukt in termen van vliegbewegingen volgens instrumentvliegvoorschriften (IFR) en in diensteenheden op basis van de STATFOR en-routeverkeersprognose van Eurocontrol van 4 november 2020. Door een gewijzigde terminologie bij STATFOR wordt het middenscenario of "scenario 2" beschouwd als de "STATFOR-basisprognose" in de zin van artikel 9, lid 3, punt b), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317. Deze en-routeverkeersprognose komt overeen met 4 455 611 IFR-bewegingen en 52 594 913 en-routediensteenheden voor 2020, 5 153 494 IFR-bewegingen en 57 373 113 diensteenheden voor 2021, 7 303 402 IFR-bewegingen en 86 656 273 diensteenheden voor 2022, 8 326 704 IFR-bewegingen en 101 925 348 diensteenheden voor 2023 en 9 326 147 IFR-bewegingen en 116 358 421 diensteenheden voor 2024.

(9) Bij de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen moet rekening worden gehouden met economische en operationele overwegingen, veiligheids- en milieuoverwegingen en onderlinge afhankelijkheden of wisselwerkingen tussen prestatiekerngebieden. Bij de prestatiedoelstellingen voor de prestatiekerngebieden kostenefficiëntie en capaciteit moet immers rekening worden gehouden met de verhouding tussen kosten voor het leveren van extra capaciteit en de verbeteringen die daaruit voortvloeien. Bij de prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu moet er rekening mee worden gehouden dat operationele maatregelen op het gebied van luchtverkeersbeheer (ATM) om het brandstofverbruik en dus de uitstoot te beperken, in de praktijk niet altijd uitvoerbaar zijn. Dat is te wijten aan operationele beperkingen in verband met, in het bijzonder, een veilige separatieafstand tussen luchtvaartuigen en de beschikbare ATM-capaciteit. Ten slotte moet bij de prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid rekening worden gehouden met het feit dat de veilige verlening van luchtvaartnavigatiediensten een doorslaggevende doelstelling is en dat veiligheid volledig moet worden ingepast in de bedrijfsplanning van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

(10) Wat het prestatiekerngebied veiligheid betreft, zijn de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 met betrekking tot het doeltreffendheidsniveau van het veiligheidsbeheer dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in het laatste jaar van RP3, d.w.z. 2024, moeten halen. Die doelstellingen moeten gehandhaafd blijven. De scherpe daling van het luchtverkeer als gevolg van de COVID-19-crisis en de daaruit voortvloeiende aanzienlijke veranderlijkheid op korte termijn van het aantal vluchten mogen niet leiden tot slechtere veiligheidsprestaties. De geplande verbetering van de doeltreffendheid van het veiligheidsbeheer van verleners van luchtvaartnavigatiediensten moet tijdens RP3 worden voortgezet.

(11) De herziening van de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor RP3 voor de prestatiekerngebieden milieu en capaciteit moet toekomstgericht zijn en betrekking hebben op het resterende deel van de referentieperiode, met inbegrip van het kalenderjaar 2021.

(12) Voor het kalenderjaar 2020 zijn de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de prestatiekerngebieden milieu en capaciteit vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903. Die doelstellingen mogen niet worden herzien en niet als onderdeel van dit besluit worden opgenomen, aangezien de toepassingstermijn is verstreken en de uitvoering definitief is geworden, zodat retroactieve aanpassingen niet mogelijk zijn.

(13) Bij de herziening van EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu voor de resterende jaren van RP3, gemeten als de gemiddelde horizontale en-route vluchtefficiëntie van het werkelijke traject, moet rekening worden gehouden met het prestatieniveau dat in de tweede referentieperiode en in het kalenderjaar 2020 is behaald en met de maatregelen die zijn genomen om ATM-operaties te optimaliseren. Specifieke aandacht moet worden besteed aan de gevolgen van de COVID-19-crisis voor horizontale vluchtefficiëntie.

(14) Uit de gegevens over de werkelijke operationele prestaties van verleners van luchtvaartnavigatiediensten in 2019 blijkt dat er op het niveau van de Unie een statistisch significante correlatie bestaat tussen de capaciteitstekorten waarmee sommige verleners van luchtvaartnavigatiediensten kampen en de uitbreiding van vluchtroutes. Die correlatie leidde tot langere feitelijke routes die werden gevlogen in kalendermaanden waarin het beheer van de luchtverkeersstromen (ATFM) veel vertraging opliep, terwijl de horizontale vluchtefficiëntie duidelijk verbeterde in kalendermaanden met minder ATFM-vertragingen. Die vaststelling werd verder bevestigd in 2020, met een horizontale vluchtinefficiëntie van 2,51 % voor het hele jaar en van 2,13 % voor de periode van maart tot december, na de uitbraak van de COVID-19-pandemie.

(15) De COVID-19-crisis mag de invoering van structurele verbeteringen in het prestatiekerngebied milieu, waaronder wellicht de definitieve invoering van het vrije routeluchtruim, niet vertragen. In combinatie met de geleidelijke invoering van grensoverschrijdende activiteiten volgens vrije luchtcorridors kan dat leiden tot directere routes en een daling van het aantal vliegmijlen en de door het luchtverkeer veroorzaakte uitstoot, wat bijdraagt tot een duurzame vermindering van de koolstofintensiteit van de luchtvaart. Gezien de lagere verkeersniveaus die tijdens RP3 worden verwacht en die extra verbeteringen van de vluchtefficiëntie mogelijk moeten maken, moeten de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu voor 2021 en 2022 worden herzien om het ATM-effect op de milieuprestaties verder te verminderen. De doelstellingen voor 2023 en 2024 moeten echter worden gehandhaafd, gezien het verwachte herstel van het luchtverkeer tegen het einde van RP3 en het effect op de horizontale vluchtefficiëntie van elementen waarover de verleners van luchtvaartnavigatiediensten geen controle hebben, waaronder de vluchtplanning en de operationele beslissingen van luchtruimgebruikers.

(16) Bij de herziening van de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit, gemeten als de gemiddelde en-route ATFM-vertraging per vlucht die toe te schrijven is aan luchtvaartnavigatiediensten, moet rekening worden gehouden met het prestatieniveau dat is bereikt in de tweede referentieperiode en in het kalenderjaar 2020. Specifieke aandacht moet worden besteed aan de gevolgen van de COVID-19-crisis voor en-route ATFM-vertragingen.

(17) In de jaren vóór RP3 waren grote ATFM-vertragingen in veel lidstaten te wijten aan structurele capaciteits- en personeelsproblemen, tegen de achtergrond van een sterke en voortdurende groei van het verkeer. De werkelijke ATFM-vertraging per vlucht bedroeg in het kalenderjaar 2020 0,35 minuut per vlucht, tegenover 1,67 minuten in 2019.

(18) Gezien de aanzienlijke daling van het verkeer moeten verleners van luchtvaartnavigatiediensten ernaar streven de ATFM-vertragingen in 2021 op een niveau te houden dat het werkelijke cijfer van 2020 niet overschrijdt. Voor de drie daaropvolgende jaren van RP3, waarin het verkeer zich geleidelijk zal herstellen naar het niveau van vóór de crisis, moet bij de vaststelling van de EU-wijde capaciteitsdoelstellingen rekening worden gehouden met de optimale gemiddelde ATFM-vertraging per vlucht voor het hele systeem. Voorts is het gerechtvaardigd van verleners van luchtvaartnavigatiediensten te verwachten dat zij voldoende capaciteit kunnen leveren om te voldoen aan de verkeersvraag tijdens de hele RP3-termijn en tegelijk structurele capaciteitsproblemen aanpakken om zich voor te bereiden op een hogere verkeersvraag na RP3.

(19) Voor de kalenderjaren 2020 en 2021 moeten volgens Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor kostenefficiëntie worden herzien, die worden uitgedrukt als een percentage dat de jaarlijkse verandering weerspiegelt van de gemiddelde EU-wijde "bepaalde eenheidskost" (DUC) voor en-route luchtvaartnavigatiediensten, als een enkele periode, in afwijking van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, waarin jaarlijkse streefwaarden zijn voorgeschreven.

(20) Bij de herziening van de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor kostenefficiëntie moet rekening worden gehouden met de werkelijke prestaties, waaronder de werkelijke kosten voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de lidstaten in vorige referentieperioden, en met de recentst beschikbare informatie voor het kalenderjaar 2020.

(21) Bij gebrek aan feitelijke gegevens voor het kalenderjaar 2019 zijn de in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 opgenomen EU-wijde basiswaarden voor RP3 vastgesteld op basis van ramingen en prognoses met betrekking tot kosten en verkeer. Die basiswaarden moeten derhalve worden herzien om de werkelijke kosten en diensteenheden die voor 2019 op het niveau van de Unie zijn geregistreerd, nauwkeurig weer te geven.

(22) De in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 vastgestelde EU-wijde prestatiedoelstellingen voor kostenefficiëntie voor RP3 waren gebaseerd op een duurzame groei van het verkeer gedurende de gehele referentieperiode, wat heeft geleid tot een stijging van de kosten voor verleners van luchtvaartnavigatiediensten in verband met de levering van extra capaciteit. Aangezien die verkeershypothese als gevolg van de COVID-19-crisis aanzienlijk naar beneden is bijgesteld, moet het niveau van de totale bepaalde kosten ook worden gewijzigd als reactie op die ongunstige situatie.

(23) De recentste ramingen van de werkelijke kosten voor het kalenderjaar 2020 wijzen voor de Unie op een daling met 1 % ten opzichte van het niveau van 2019, terwijl de diensteenheden in die periode met 58 % zijn afgenomen. Het is begrijpelijk dat verleners van luchtvaartnavigatiediensten hun kostenbasis niet volledig kunnen aanpassen aan die nooit eerder geziene daling van het verkeer, als gevolg van het hoge aandeel van de vaste kosten en de verplichting om diensten voortdurend beschikbaar te houden.

(24) Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten echter passende maatregelen nemen om hun kostenefficiëntie tijdens RP3 te verbeteren en gebruikmaken van alle synergieën en efficiëntiewinsten die beschikbaar zijn via grensoverschrijdende samenwerking en herstructureringsinitiatieven. Structurele veranderingen, met inbegrip van efficiëntiewinsten op basis van nieuwe technologische oplossingen in het ATM-masterplan en de rationalisering van overbodige communicatie-, navigatie- en bewakingsinfrastructuur, moeten een prioriteit zijn. Voorts moet kunnen worden bezuinigd op het vlak van overuren, die naar verwachting zeer beperkt zullen blijven gedurende RP3.

(25) Uit de toekomstgerichte kostenramingen voor RP3 die de Commissie heeft ontvangen, blijkt dat de gecumuleerde kosten van RP3 de werkelijke kosten van RP2 met 8 % zouden overschrijden. Daarbij moet worden opgemerkt dat de toekomstgerichte gegevens in het verleden een overschatting zijn gebleken van de werkelijk gemaakte kosten voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten. Voor RP2 werden de kosten met gemiddeld 8 % overschat. Er kan worden aangenomen dat voor de toekomstgerichte kostengegevens voor RP3 een vergelijkbare marge geldt en dat nog geen rekening is gehouden met mogelijke extra kostenefficiëntiewinsten.

(26) Er mag derhalve worden verwacht dat de verleners van luchtvaartnavigatiediensten hun kostenbasis op gepaste wijze aanpassen aan de verminderde verkeersvraag gedurende RP3 en dat de EU-wijde kostenefficiëntiedoelstellingen voor RP3 bijgevolg worden gebaseerd op de veronderstelling dat de EU-wijde bepaalde kosten in de gecombineerde jaren 2020 en 2021 niet hoger zijn dan gemiddeld 97 % van de EU-wijde werkelijke kosten voor het kalenderjaar 2019 en in de jaren 2022, 2023 en 2024 niet hoger zijn dan respectievelijk 94 %, 96 % en 97 % van de EU-wijde werkelijke kosten voor het kalenderjaar 2019.

(27) Op basis van de analyse van het prestatiebeoordelingsorgaan moet dat niveau van EU-wijde bepaalde kosten de verleners van luchtvaartnavigatiediensten in staat stellen tijdens RP3 de nodige capaciteit te leveren en de nodige maatregelen te treffen om zich aan te passen aan de toekomstige groei van het verkeer, met inbegrip van het veiligstellen van passende middelen, de opleiding van luchtverkeersleiders en investeringen in moderne technologie. Voorts zijn krachtens Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 afwijkingen van de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor kostenefficiëntie toegestaan als die afwijkingen gerechtvaardigd blijken te zijn door uiterlijk in de volgende referentieperiode herstructureringsmaatregelen te treffen die nettovoordelen voor luchtruimgebruikers opleveren. Verleners van luchtvaartnavigatiediensten moeten derhalve kunnen reageren op de omstandigheden die voortvloeien uit de COVID-19-crisis en tegelijk hun capaciteit opbouwen om aan de toekomstige verkeersvraag te voldoen en de structurele problemen aanpakken die van invloed zijn op de operationele prestaties.

(28) De alarmdrempels voor RP3 waarboven de lidstaten een herziening van de prestatiedoelstellingen in hun prestatieplannen kunnen vragen, moeten worden gehandhaafd op de niveaus die zijn vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903. Die alarmdrempels worden verder toereikend geacht omdat zij voorzien in een redelijke verkeersvariatie rond de in november 2020 gepubliceerde basisverkeersprognose van STATFOR ("scenario 2"), terwijl zij de lidstaten de mogelijkheid bieden een herziening van hun respectieve lokale prestatieplannen te vragen in het geval dat het werkelijke verkeer veeleer zou evolueren volgens de hoge STATFOR-prognose ("scenario 1") of de lage STATFOR-prognose ("scenario 3").

(29) De vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat, die zijn gedefinieerd in artikel 7, punt a), van Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, worden gebruikt in het kader van de beoordeling van ontwerpprestatieplannen, met name om de basiswaarden voor de bepaalde eenheidskost van de relevante heffingszones te vergelijken. Het is duidelijk dat die groepen de situatie vóór het begin van RP3 weerspiegelen en dat de samenstelling van die groepen, zoals vastgesteld in Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903, derhalve moet worden gehandhaafd.

(30) Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 moet worden ingetrokken.

(31) Het Single Sky Comité heeft geen advies uitgebracht. Er werd een uitvoeringshandeling nodig geacht en de voorzitter heeft de ontwerpuitvoeringshandeling voor verder beraad aan het Comité van beroep voorgelegd. De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het comité van beroep,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid

De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid, vastgesteld voor de prestatiekernindicator als gedefinieerd in afdeling 1, punt 1.1, van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 en die tegen eind 2024 moeten worden behaald door verleners van luchtvaartnavigatiediensten die gecertificeerd zijn om luchtverkeersdiensten te verlenen, zijn vastgesteld op de volgende niveaus van de effectiviteit van het veiligheidsbeheer:

a) ten minste niveau C voor de veiligheidsbeheersdoelstellingen "veiligheidscultuur", "veiligheidsbeleid en -doelstellingen", "veiligheidsborging" en "bevordering van de veiligheid";

b) ten minste niveau D voor de veiligheidsbeheersdoelstelling "beheer van veiligheidsrisico's".

Artikel 2

EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu

De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu, vastgesteld voor de prestatiekernindicator als gedefinieerd in afdeling 1, punt 2.1, van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zullen worden uitgedrukt als de gemiddelde horizontale en-route vluchtefficiëntie van het werkelijke traject en gemeten als de gemiddelde extra afgelegde afstand ten opzichte van de grootcirkelafstand, en mogen de volgende percentages niet overschrijden: 2,37 % in 2021, 2,37 % in 2022, 2,40 % in 2023 en 2,40 % in 2024.

Artikel 3

EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit

De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit, vastgesteld voor de prestatiekernindicator als gedefinieerd in afdeling 1, punt 3.1, van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317, zijn de gemiddelde en-route ATFM-vertragingen die kunnen worden toegeschreven aan luchtvaartnavigatiediensten en bedragen ten hoogste 0,35 minuut per vlucht in 2021, 0,5 minuut per vlucht in 2022, 0,5 minuut per vlucht in 2023 en 0,5 minuut per vlucht in 2024.

Artikel 4

EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

1. De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie, vastgesteld voor de prestatiekernindicator zoals gedefinieerd in afdeling 1, punt 4.1, van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 en, met betrekking tot de kalenderjaren 2020 en 2021, vallend onder artikel 2, lid 4, en artikel 4, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627, zijn een jaarlijkse wijziging van de gemiddelde EU-wijde DUC voor en-route luchtvaartnavigatiediensten:

a) met betrekking tot de gecombineerde kalenderjaren 2020 en 2021, waarvoor overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627 één enkele gemiddelde DUC wordt berekend: wijziging van + 120,1 % ten opzichte van de EU-wijde DUC-basiswaarde voor de in lid 3 vastgestelde DUC;

b) met betrekking tot kalenderjaar 2022: wijziging van — 38,5 % ten opzichte van de enkele gemiddelde EU-wijde DUC voor de kalenderjaren 2020 en 2021 samen, berekend overeenkomstig artikel 4, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) 2020/1627;

c) met betrekking tot kalenderjaar 2023: wijziging van — 13,2 % ten opzichte van de gemiddelde EU-wijde DUC van het kalenderjaar 2022;

d) met betrekking tot kalenderjaar 2024: wijziging van — 11,5 % ten opzichte van de gemiddelde EU-wijde DUC van het kalenderjaar 2023.

2. De EU-wijde basiswaarde voor bepaalde kosten wordt vastgesteld op 6 265 631 152 EUR in prijzen van 2017 (EUR2017).

3. De EU-wijde DUC-basiswaarde wordt vastgesteld op 50,23 EUR in EUR2017.

Artikel 5

Alarmdrempels

1. De lidstaten mogen overeenkomstig artikel 18, lid 1, punt a), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 om een herziening van een of meer in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelstellingen vragen als:

a) het werkelijke door Eurocontrol geregistreerde verkeersvolume in een bepaald kalenderjaar met ten minste 10 % van de IFR-bewegingen afwijkt van de verkeersprognose in het overeenkomstig artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde prestatieplan;

b) het werkelijke door Eurocontrol geregistreerde verkeersvolume in een bepaald kalenderjaar met ten minste 10 % van de diensteenheden afwijkt van de verkeersprognose in het overeenkomstig artikel 16 van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 vastgestelde prestatieplan.

2. De lidstaten mogen overeenkomstig artikel 18, lid 1, punt a), i), van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 om een herziening van een of meer in de prestatieplannen opgenomen prestatiedoelstellingen vragen als de variatie van de referentiewaarden als gevolg van de seizoensgebonden actualiseringen van het Network Operations Plan overeenkomstig artikel 9, lid 4, punt a), en artikel 9, lid 8, van Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie ([5]) in vergelijking met de referentiewaarden van de recentste versie van het Network Operations Plan die beschikbaar is op het moment dat het prestatieplan wordt opgesteld, ten minste de volgende waarden bedraagt:

a) 0,05 minuut en-route ATFM-vertraging als de op het moment van de opstelling van het prestatieplan beschikbare referentiewaarde van de recentste versie van het NOP minder dan 0,2 minuut en-route ATFM-vertraging bedraagt, of

b) 0,04 minuut en-route ATFM-vertraging, verhoogd met 5 % van de referentiewaarde van de recentste versie van het NOP die beschikbaar is op het moment van de opstelling van het prestatieplan, als die referentiewaarde gelijk is aan of groter is dan 0,2 minuut en-route ATFM-vertraging.

Artikel 6

Vergelijkbare groepen

Met het oog op de beoordeling van de prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie worden de vergelijkbare groepen van verleners van luchtvaartnavigatiediensten met een vergelijkbaar operationeel en economisch klimaat als volgt bepaald:

a) Groep A: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Duitsland, Frankrijk, Spanje en Italië;

b) Groep B: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Noorwegen, Zweden, Denemarken, Finland en Ierland;

c) Groep C: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Tsjechië, Kroatië, Slovenië, Hongarije, Slowakije, Bulgarije, Polen, Roemenië en Portugal;

d) Groep D: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Cyprus, Malta, Estland, Letland, Litouwen en Griekenland;

e) Groep E: de verleners van luchtvaartnavigatiediensten van Oostenrijk, Zwitserland, België-Luxemburg en Nederland.

Artikel 7

Intrekking

Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/903 wordt ingetrokken.

Artikel 8

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 2 juni 2021.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Uitvoeringsverordening (EU) 2019/123 van de Commissie van 24 januari 2019 tot vaststelling van nadere regels voor de uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie (PB L 28 van 31.1.2019, blz. 1).