BESLUT

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2021/891

av den 2 juni 2021

om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11.3 a, och

av följande skäl:

(1) I kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 ([2]) fastställs närmare regler och förfaranden för genomförandet av prestations- och avgiftssystemet. I förordningen fastställs också att den tredje referensperioden för prestations- och avgiftssystemet omfattar kalenderåren 2020–2024.

(2) Utbrottet av covid-19-pandemin har sedan första kvartalet 2020 lett till en betydande minskning av flygtrafiken på grund av de åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna och tredjeländer för att begränsa pandemin. Luftfarten har fortsatt att påverkas kraftigt av covid-19-krisen sedan dess, men sektorn förväntas gradvis återhämta sig under den tredje referensperioden. Det råder dock fortfarande stor osäkerhet om takten och intensiteten i återhämtningen, som är beroende av utvecklingen av den sanitära och ekonomiska situationen i unionen och resten av världen.

(3) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ([3]). Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner som därefter antogs av medlemsstaterna utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin, kunde de inte ta hänsyn till de avsevärt förändrade förhållandena för luftfarten som blev följden.

(4) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317, i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ([4]).

(5) Enligt artikel 2.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ska kommissionen senast den 1 maj 2021 fastställa reviderade unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden. I linje med artikel 9.4 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 ska kommissionen, förutom de unionstäckande prestationsmålen, se över följande värden: det unionstäckande ”utgångsvärdet för fastställda kostnader”, det unionstäckande ”utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden”, de tröskelvärden vid vars överskridande medlemsstaterna får begära en översyn av prestationsmålen i prestationsplaner, samt de jämförbara grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande operativa och ekonomiska förhållanden.

(6) De reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden som anges i detta beslut beaktar synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) och de nationella tillsynsmyndigheterna, och hänsyn har tagits till samråden med berörda parter.

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

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

([3]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

([4]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

(7) De reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden som ingår i detta beslut bygger på uppgifter som omfattar medlemsstaterna, Norge och Schweiz.

(8) De trafikantaganden som ligger till grund för detta beslut uttrycks i IFR-rörelser (instrumentflygregler) och i tjänsteenheter på grundval av den prognos för trafik underväg som tagits fram av Eurocontrols statistiktjänst Statfor den 4 november 2020. På grund av ändrad terminologi hos Statfor betraktas mellanscenariot eller ”scenario 2” som ”Statfors basprognos” i den mening som avses i artikel 9.3 b i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Denna prognos för trafik underväg motsvarar 4 455 611 IFR-rörelser och 52 594 913 undervägstjänstenheter för 2020, 5 153 494 IFR-rörelser och 57 373 113 tjänsteenheter för 2021, 7 303 402 IFR-rörelser och 86 656 273 tjänsteenheter för 2022, 8 326 704 IFR-rörelser och 101 925 348 tjänsteenheter för 2023, och 9 326 147 IFR-rörelser och 116 358 421 tjänsteenheter för 2024.

(9) Vid fastställandet av unionstäckande prestationsmål bör ekonomiska, säkerhetsmässiga, miljömässiga och operativa överväganden, samt ömsesidiga beroendeförhållanden eller kompromisser mellan nyckelprestationsområden, beaktas. Prestationsmålen på nyckelprestationsområdena kostnadseffektivitet och kapacitet bör beakta förhållandet mellan kostnaderna för att tillhandahålla ytterligare kapacitet och de förbättringar som dessa kostnader kan medföra. Prestationsmålen på nyckelprestationsområdet miljö bör beakta att flygledningstjänstens (ATM) driftsrelaterade åtgärder för att minimera bränsleförbrukningen, och därmed minska utsläppen, inte alltid kan genomföras i praktiken. Detta beror på operativa begränsningar som framför allt är kopplade till säker separering av luftfartyg och tillgänglig ATM-kapacitet. Slutligen bör prestationsmålen på nyckelprestationsområdet säkerhet beakta det faktum att det är ett överordnat mål att tillhandahållandet av flygtrafiktjänster sker på ett säkert sätt och att säkerheten bör vara fullt integrerad i verksamhetsplaneringen hos leverantörerna av flygtrafiktjänster.

(10) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet fastställdes de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden i genomförandebeslut (EU) 2019/903 vad gäller den nivå för säkerhetledningens effektivitet som ska uppnås av leverantörer av flygtrafiktjänster under det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024. Dessa mål bör bibehållas. Den kraftiga minskningen av flygtrafiken till följd av covid-19-krisen och den därav följande betydande kortvariga volatiliteten vad gäller antalet flygningar bör inte leda till någon försämring av säkerhetsprestanda. De planerade effektivitetsförbättringarna i säkerhetsledningen för leverantörer av flygtrafiktjänster bör fortsätta att genomföras under den tredje referensperioden.

(11) Översynen av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden på nyckelprestationsområdena miljö och kapacitet bör vara framåtblickande och omfatta den återstående delen av referensperioden, inklusive kalenderåret 2021.

(12) När det gäller kalenderåret 2020 fastställdes de unionstäckande prestationsmålen för nyckelprestationsområdena miljö och kapacitet i genomförandebeslut (EU) 2019/903. Dessa mål bör inte ses över och bör inte ingå som en del av detta beslut, med tanke på att tidsfristen för deras tillämpning har löpt ut och att deras genomförande har blivit slutgiltigt och att det inte finns någon möjlighet till retroaktiva justeringar.

(13) Vid översynen av unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö för de återstående åren av den tredje referensperioden, mätta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, bör hänsyn tas till den prestationsnivå som uppnåtts under den andra referensperioden och kalenderåret 2020 och till de åtgärder som genomförts för att optimera ATM-verksamheten. Särskild hänsyn bör tas till effekterna av covid-19-krisen när det gäller horisontell flygningseffektivitet.

(14) Uppgifterna om den faktiska operativa prestandan hos leverantörer av flygtrafiktjänster under 2019 visar, på unionsnivå, en statistiskt signifikant korrelation mellan kapacitetsbristen hos vissa leverantörer av flygtrafiktjänster och förlängningen av flygvägar. Denna korrelation medförde längre faktiska flygvägar under kalendermånader med höga nivåer av förseningar i flödesplaneringen (ATFM-förseningar), medan den horisontella flygningseffektiviteten tydligt förbättrades under kalendermånader med lägre ATFM-förseningar. Denna iakttagelse bekräftas ytterligare med avseende på 2020, som uppvisade en horisontell flygningsineffektivitet på 2,51 % för hela året och 2,13 % för perioden mars–december till följd av utbrottet av covid-19-pandemin.

(15) Covid-19-krisen bör inte fördröja genomförandet av strukturella förbättringar på nyckelprestationsområdet miljö, vilka i synnerhet väntas omfatta slutförandet av genomförandet av luftrum med fria flygvägar. Kombinerat med det gradvisa genomförandet av gränsöverskridande verksamheter med fria flygvägar kan detta leda till mer direkt ruttläggning, och det bör minska antalet flugna nautiska mil och utsläppen från flygtrafiken, och därigenom bidra till en hållbar minskning av luftfartens koldioxidintensitet. Mot bakgrund av de lägre trafiknivåer som förväntas under den tredje referensperioden, vilket bör möjliggöra ytterligare förbättringar av flygningseffektiviteten, bör de unionstäckande prestationsmålen för nyckelprestationsområdet miljö för åren 2021 och 2022 ses över för att ytterligare minska ATM-effekterna på miljöprestanda. Målen för åren 2023 och 2024 bör dock behållas mot bakgrund av den förväntade återhämtning av flygtrafiken mot slutet av den tredje referensperioden, samt inverkan på den horisontella flygningseffektiviteten från faktorer som leverantörer av flygtrafiktjänster inte råder över, inbegripet luftrumsanvändarnas färdplanering och driftsmässiga beslut.

(16) Översynen av de unionstäckande prestationsmålen för nyckelprestationsområdet kapacitet, mätta som den genomsnittliga ATFM-försening (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänsterna, bör beakta den prestationsnivå som uppnåtts under den andra referensperioden och under kalenderåret 2020. Särskild hänsyn bör tas till effekterna av covid-19-krisen när det gäller ATFM-förseningar underväg.

(17) Under åren före den tredje referensperioden var strukturella kapacitets- och bemanningsproblem orsaken till höga nivåer av ATFM-förseningar i många medlemsstater, mot bakgrund av en stark och kontinuerlig trafiktillväxt. Den faktiska ATFM-förseningen per flygning under kalenderåret 2020 uppgick till 0,35 minuter per flygning, medan motsvarande ATFM-försening uppgick till 1,67 minuter per flygning 2019.

(18) Mot bakgrund av den betydande minskningen av trafiken bör leverantörer av flygtrafiktjänster sträva efter att hålla ATFM-förseningar under 2021 på en nivå som inte överstiger den faktiska siffran för 2020. För de tre följande åren i den tredje referensperioden, då trafiken gradvis kommer att återhämta sig till nivåerna före krisen, bör de unionsomfattande kapacitetsmålen fastställas med beaktande av den systemomfattande optimala genomsnittliga ATFM-förseningen per flygning. Dessutom är det motiverat att förvänta sig att leverantörer av flygtrafiktjänster ska kunna tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att tillgodose trafikefterfrågan under hela den tredje referensperioden, samtidigt som de också parallellt tar itu med kapacitetsrelaterade strukturella problem för att förbereda sig för en högre trafikefterfrågan efter den tredje referensperioden.

(19) När det gäller kalenderåren 2020 och 2021 föreskrivs i genomförandeförordning (EU) 2020/1627 en översyn av de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet, uttryckta i procent, som speglar den årliga förändringen av den genomsnittliga unionstäckande ”fastställda enhetskostnaden” för undervägsflygtrafiktjänster, som en enda period, genom undantag från genomförandeförordning (EU) 2019/317, som föreskriver årliga målvärden.

(20) Vid översynen av unionstäckande prestationsmål för kostnadseffektivitet bör hänsyn tas till de faktiska resultat som uppnåtts inklusive de faktiska kostnader som uppkommit för leverantörer av flygtrafiktjänster och medlemsstaterna under tidigare referensperioder och till den senaste tillgängliga informationen för kalenderåret 2020.

(21) De unionstäckande utgångsvärdena för den tredje referensperioden i genomförandebeslut (EU) 2019/903 fastställdes, i avsaknad av faktiska uppgifter för kalenderåret 2019, på grundval av uppskattningar och prognoser avseende kostnader och trafik. Därför bör dessa utgångsvärden revideras för att korrekt spegla de faktiska kostnader och tjänsteenheter som registrerats för 2019 på unionsnivå.

(22) De unionstäckande prestationsmål för kostnadseffektivitet för den tredje referensperioden som anges i genomförandebeslut (EU) 2019/903 byggde på antagandet om en ihållande trafiktillväxt under hela referensperioden, vilket ledde till ökade kostnader för leverantörer av flygtrafiktjänster i samband med tillhandahållandet av ytterligare kapacitet. Eftersom dessa trafikantaganden har reviderats nedåt avsevärt till följd av covid-19-krisen, bör nivån på de totala fastställda kostnaderna också ändras som svar på denna ogynnsamma situation.

(23) De senaste uppskattningarna av de faktiska kostnaderna för kalenderåret 2020 indikerar, på unionsnivå, en minskning med 1 % i förhållande till 2019 års nivå, jämfört med en årlig minskning med 58 % i fråga om tjänstenheter. Det är förståeligt att leverantörer av flygtrafiktjänster inte fullt ut kan anpassa sina kostnadsbaser i linje med en sådan aldrig tidigare skådad trafikminskning, på grund av den höga andelen fasta kostnader och skyldigheten att kontinuerligt upprätthålla tjänsternas tillgänglighet.

(24) Leverantörer av flygtrafiktjänster bör dock vidta proportionella åtgärder för att förbättra sin kostnadseffektivitet under den tredje referensperioden och dra nytta av alla synergieffekter och effektivitetsvinster som är tillgängliga genom gränsöverskridande samarbete och omstruktureringsinitiativ. Strukturella förändringar, inbegripet effektivitetsvinster till följd av nya tekniska lösningar som ingår i ATM-generalplanen och rationalisering av överflödig kommunikations-, navigations- och övervakningsinfrastruktur bör prioriteras. Ytterligare kostnadsbesparingar bör vara möjliga när det gäller övertidskostnader, men dessa förväntas förbli mycket begränsade under den tredje referensperioden.

(25) De framåtblickande kostnadsberäkningar för den tredje referensperioden som kommissionen mottagit tyder på att de sammanlagda kostnaderna för den tredje referensperioden skulle överstiga de faktiska kostnaderna för den andra referensperioden med 8 %. Det bör noteras att de framåtblickande uppgifterna tidigare har visat sig överskatta de faktiska kostnaderna för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. För den andra referensperioden innebar detta en överskattning av kostnaderna med i genomsnitt 8 %. Det kan antas att de framåtblickande kostnadsuppgifterna för den tredje referensperioden inbegriper en liknande marginal och ännu inte tar hänsyn till potentialen för ytterligare kostnadseffektivitetsvinster.

(26) Det är därför lämpligt att förvänta sig att leverantörer av flygtrafiktjänster anpassar sina kostnadsbaser på ett lämpligt sätt till följd av den minskade trafikefterfrågan under den tredje referensperioden och att de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet för den tredje referensperioden därför bör baseras på antagandet att de kombinerade årliga unionsomfattande fastställda kostnaderna för åren 2020 och 2021 inte i genomsnitt överstiger 97 % av de unionsomfattande faktiska kostnader som registrerats för kalenderåret 2019 och att de unionsomfattande fastställda kostnaderna under åren 2022, 2023 och 2024 inte överstiger 94 %, 96 % respektive 97 % av de unionsomfattande fastställda kostnader som registrerats för kalenderåret 2019.

(27) På grundval av den analys som utförts av organet för prestationsgranskning bör unionsomfattande fastställda kostnader på denna nivå göra det möjligt för leverantörer av flygtrafiktjänster att tillhandahålla den kapacitet som krävs under den tredje referensperioden och genomföra de åtgärder som krävs för att hantera framtida trafiktillväxt, inbegripet säkerställande av lämpliga resurser och utbildning av flygledare och investeringar i modern teknik. Dessutom medger genomförandeförordning (EU) 2019/317 möjliga avvikelser från de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet om dessa avvikelser konstateras vara motiverade genom omstruktureringsåtgärder som leder till nettovinster för luftrumsanvändare senast under nästa referensperiod. Leverantörer av flygtrafiktjänster bör därför kunna reagera på de omständigheter som uppstår till följd av covid-19-krisen och samtidigt bygga upp kapacitet för att tillgodose framtida trafikefterfrågan och ta itu med de strukturella problem som påverkar operativa resultat.

(28) De tröskelvärden, för den tredje referensperioden, efter vars överskridande medlemsstaterna får begära en översyn av prestationsmålen i deras prestationsplaner bör bibehållas på de nivåer som anges i genomförandebeslut (EU) 2019/903. Dessa tröskelvärden anses vara tillräckliga eftersom de medger rimlig trafikvariation i närheten av Statfors bastrafikprognos (”scenario 2”) som offentliggjordes i november 2020, samtidigt som medlemsstaterna ges möjlighet att begära en översyn av sina respektive lokala prestationsplaner om den faktiska trafiken snarare skulle utvecklas i linje med Statfors höga prognos (”scenario 1”) eller Statfors låga prognos (”scenario 3”).

(29) De jämförbara grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande operativa och ekonomiska förhållanden, enligt definitionen i artikel 7 a i genomförandebeslut (EU) 2019/903 används i samband med bedömningen av utkast till prestationsplaner, särskilt för att jämföra utgångsvärdena för den fastställda enhetskostnaden i de relevanta avgiftszonerna. Det står klart att dessa grupper speglar situationen innan den tredje referensperioden inleddes och därför bör dessa gruppers sammansättning enligt genomförandebeslut (EU) 2019/903 kvarstå.

(30) Genomförandebeslut (EU) 2019/903 bör upphävas.

(31) Kommittén för det gemensamma luftrummet har inte yttrat sig. En genomförandeakt ansågs vara nödvändig och ordföranden lämnade utkastet till genomförandeakt till omprövningskommittén för ytterligare överläggningar. De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från omprövningskommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet, fastställda för den nyckelutförandeindikator som definieras i avsnitt 1 punkt 1.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, som vid utgången av 2024 ska ha uppnåtts av leverantörer av flygtrafiktjänster som är godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst, ska fastställas till följande nivåer för säkerhetsledningens effektivitet:

a) Minst nivå C för säkerhetsledningsmålen säkerhetskultur, säkerhetspolicy och säkerhetsmål, säkerhetssäkring och främjande av säkerhet.

b) Minst nivå D för säkerhetsledningsmålet hantering av säkerhetsrisker.

Artikel 2

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö, fastställda för den nyckelutförandeindikator som definieras i avsnitt 1 punkt 2.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, ska uttryckas som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan och ska mätas som genomsnittlig ytterligare flugen distans jämfört med storcirkelavståndet och får inte överstiga följande procentsatser: 2,37 % 2021, 2,37 % 2022, 2,40 % 2023 och 2,40 % 2024.

Artikel 3

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet, fastställda för den nyckelutförandeindikator som definieras i avsnitt 1 punkt 3.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, ska vara en genomsnittlig ATFM-försening *underväg* som tillskrivs flygtrafiktjänster och som får vara högst 0,35 minuter per flygning 2021, 0,5 minuter per flygning 2022, 0,5 minuter per flygning 2023 och 0,5 minuter per flygning 2024.

Artikel 4

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

1. Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, fastställda för den nyckelutförandeindikator som definieras i avsnitt 1 punkt 4.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317 och med förbehåll för, när det gäller kalenderåren 2020 och 2021, artiklarna 2.4 och 4.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627, ska vara en årlig förändring av den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster:

a) För de kombinerade kalenderåren 2020 och 2021, för vilka en enda genomsnittlig fastställd enhetskostnad beräknas i enlighet med artikel 4.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627: en förändring på +120,1 % jämfört med det unionstäckande utgångsvärdet för fastställda enhetskostnader som anges i punkt 3.

b) För kalenderåret 2022: en förändring på -38,5 % i förhållande till den enda genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för de kombinerade kalenderåren 2020 och 2021, som beräknas i enlighet med artikel 4.1 i genomförandeförordning (EU) 2020/1627.

c) För kalenderåret 2023: en förändring på -13,2 % i förhållande till den enda genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för kalenderåret 2022.

d) För kalenderåret 2024: en förändring på -11,5 % i förhållande till den enda genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för kalenderåret 2023.

2. Det unionstäckande utgångsvärdet för fastställda kostnader ska fastställas till 6 265 631 152 euro uttryckt i EUR2017.

3. Det unionstäckande utgångsvärdet för fastställda enhetskostnader ska fastställas till 50,23 euro uttryckt i EUR2017.

Artikel 5

Tröskelvärden

1. Medlemsstaterna får begära en revidering av ett eller flera prestationsmål som ingår i prestationsplanerna, i enlighet med artikel 18.1 a i i genomförandeförordning (EU) 2019/317 när

a) den faktiska trafiken, som registrerats av Eurocontrol, under ett visst kalenderår avviker från trafikprognosen i den prestationsplan som antagits i enlighet med artikel 16 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 med minst 10 % av IFR-rörelserna,

b) den faktiska trafiken, som registrerats av Eurocontrol, under ett visst kalenderår avviker från trafikprognosen i den prestationsplan som antagits i enlighet med artikel 16 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 med minst 10 % av tjänstenheterna.

2. Medlemsstaterna får begära en revidering av ett eller flera prestationsmål som ingår i prestationsplanerna, i enlighet med artikel 18.1 a i i genomförandeförordning (EU) 2019/317, när variationerna i referensvärdena som en följd av den säsongsmässiga uppdateringen av den operativa planen för nätverket i enlighet med artikel 9.4 a och artikel 9.8 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ([5]) jämfört med referensvärdena från den senaste versionen av den operativa planen för nätverket som är tillgängliga vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen, är minst

a) 0,05 minuter ATFM-försening underväg om referensvärdet från den senaste versionen av den operativa planen för nätverket som är tillgängligt vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen är mindre än 0,2 minuter ATFM-försening underväg, eller

b) 0,04 minuter ATFM-försening underväg ökat med 5 % av referensvärdet från den senaste versionen av den operativa planen för nätverket som är tillgängligt vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen om referensvärdet är större än eller lika med 0,2 minuter ATFM-försening underväg.

Artikel 6

Jämförbara grupper

De jämförbara grupperna av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande operativa och ekonomiska förhållanden, för bedömningen av prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, ska vara följande:

a) Grupp A: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Tyskland, Frankrike, Spanien och Italien.

b) Grupp B: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Norge, Sverige, Danmark, Finland och Irland.

c) Grupp C: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Tjeckien, Kroatien, Slovenien, Ungern, Slovakien, Bulgarien, Polen, Rumänien och Portugal.

d) Grupp D: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Cypern, Malta, Estland, Lettland, Litauen och Grekland.

e) Grupp E: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Österrike, Schweiz, Belgien-Luxemburg och Nederländerna.

Artikel 7

Upphävande

Genomförandebeslut (EU) 2019/903 ska upphöra att gälla.

Artikel 8

Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 2 juni 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

([5]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 av den 24 januari 2019 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 28, 31.1.2019, s. 1).