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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

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) Ifølge forordning (EF) nr. 549/2004 skal Kommissionen for hver referenceperiode vedtage unionsdækkende præstationsmål om centrale præstationsområder, herunder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet. Gennemførelsesregler vedrørende disse mål er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ([2]). Navnlig kræves det i artikel 9, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, at Kommissionen samtidig med vedtagelsen af de unionsdækkende præstationsmål skal fastsætte følgende værdier: en unionsdækkende »referenceværdi for fastlagte omkostninger« og en unionsdækkende »referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning«, varslingstærskelværdier, ud over hvilke medlemsstaterne kan anmode om en revision af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, samt sammenligningsgrupper af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø. Fastsættelsen af fastlagte omkostninger er baseret på artikel 15 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ([3]).

(2) De unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (»RP3«), som går fra og med kalenderåret 2020 til og med kalenderåret 2024, de unionsdækkende referenceværdier, varslingstærskelværdierne og sammenligningsgrupperne bør fastsættes inden den 1. juni 2019 for at give tid nok til udarbejdelsen af præstationsplanerne, som senest den 1. oktober 2019 skal fremlægges for Kommissionen til vurdering.

(3) Den 16. december 2016 udpegede Kommissionen et præstationsvurderingsorgan for det fælles europæiske luftrum, jf. artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2002 og Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2296 ([4]), med henblik på at gennemføre præstationsordningen.

(4) For at fremme vedtagelsen af unionsdækkende præstationsmål for RP3 foretog præstationsvurderingsorganet på vegne af Kommissionen en høring af interessenterne i perioden fra den 20. juni 2018 til den 16. januar 2019. Høringen omfattede alle de interessenter, der er opført på listen i artikel 10, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004, herunder luftrumsbrugere, luftfartstjenesteudøvere og faglige sammenslutninger, og omhandlede vejledende intervaller for unionsdækkende præstationsmål samt tilgangen og metoden til fastsættelse af præstationsmål og andre værdier.

(5) Præstationsvurderingsorganet fremlagde sin endelige rapport for Kommissionen den 22. februar 2019. I denne rapport tages der hensyn til de ændringer, der blev indført med gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, relevante kommentarer fra interessenterne og de seneste statistikker og prognoser for RP3, som Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR) og det centrale kontor for opkrævning af overflyvningsafgifter stiller til rådighed. I rapporten fra præstationsvurderingsorganet beskrives de antagelser og det rationale, der ligger til grund for de foreslåede mål, referenceværdier, varslingstærskelværdier og sammenligningsgrupper.

([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]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

([4]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/2296 af 16. december 2016 om oprettelse af en uafhængig ekspertgruppe, der udpeges som præstationsvurderingsorgan for det fælles europæiske luftrum (EUT L 344 af 17.12.2016, s. 92).

(6) Ved fastsættelsen af de unionsdækkende præstationsmål i nærværende afgørelse er der taget hensyn til det input, der er modtaget fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren, Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og de nationale tilsynsmyndigheder. Kommissionen har i januar og februar 2019 ligeledes afholdt møder og foretaget udvekslinger med medlemsstater, nationale tilsynsmyndigheder, netforvalteren og præstationsvurderingsorganet med henblik på at dele de seneste oplysninger, der er relevante for fastsættelsen af præstationsmålene. Medlemsstaterne blev under disse drøftelser opfordret til at ajourføre de indledende omkostningsdata og trafikprognoserne. Disse oplysninger er taget i betragtning ved fastsættelsen af præstationsmålene i nærværende afgørelse.

(7) De unionsdækkende præstationsmål og referenceværdierne er baseret på data, der dækker medlemsstaternes, Norges og Schweiz's geografiske område, og brugen af en overflyvningstrafikprognose udtrykt i IFR-bevægelser og i tjenesteenheder og baseret på basisprognosen fra Eurocontrol Statistics and Forecast Service (STATFOR) fra den 18. februar 2019. Denne overflyvningstrafikprognose svarer til 10 534 000 IFR-bevægelser og 139 141 000 tjenesteenheder for 2019, 10 824 000 IFR-bevægelser og 143 878 000 tjenesteenheder for 2020, 10 996 000 IFR-bevægelser og 146 980 000 tjenesteenheder for 2021, 11 191 000 IFR-bevægelser og 150 398 000 tjenesteenheder for 2022, 11 355 000 IFR-bevægelser og 153 368 000 tjenesteenheder for 2023 og 11 523 000 IFR-bevægelser og 156 359 000 tjenesteenheder for 2024.

(8) Ved fastsættelsen af unionsdækkende præstationsmål bør økonomiske, sikkerhedsmæssige, miljømæssige og operationelle hensyn tages i betragtning. Det kræver balance at sikre, at ulemper eller en kombination af ulemper ikke vejer tungere end de forventede fordele. Derfor bør afhængighederne og kompromiserne mellem de centrale præstationsområder tages i betragtning, når præstationsmålene for RP3 fastsættes. 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 yderligere kapacitet, og de forbedringer, som disse omkostninger kan medføre. Præstationsmålene for det centrale præstationsområde miljø bør tage højde for, at lufttrafikstyringsdatatjenesters (»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 sikker separation af luftfartøjer og tilgængelig ATM-kapacitet. Endelig bør det med hensyn til præstationsmålene for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed tages i betragtning, at udøvelse af luftfartstjenester på sikker vis er et overordnet mål, og at sikkerhed skal integreres fuldt ud i luftfartstjenesteudøvernes forretningsplanlægning.

(9) De unionsdækkende præstationsmål, der fastsættes i nærværende afgørelse, afspejler ambitionen for nettets præstationer som helhed. I overensstemmelse med artikel 14 og 15 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 tager Kommissionen hensyn til de lokale forhold i sin vurdering af, hvorvidt de nationale præstationsmål eller præstationsmålene for funktionelle luftrumsblokke, der er fastsat i udkastene til præstationsplaner, stemmer overens med de unionsdækkende præstationsmål i nærværende afgørelse.

(10) De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed, der er udarbejdet i samarbejde med EASA, bør udtrykkes som det minimumsniveau for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, der skal opnås af luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret til at udøve lufttrafiktjenester. Disse præstationsmål bør tage hensyn til de faktiske og tilstræbte præstationer i den anden referenceperiode og gå ud over den minimale opfyldelse af kravene til elementerne i sikkerhedsforvaltningssystemet. Derudover har Kommissionen givet EASA til opgave at ajourføre kravene og det vejledende materiale med henblik på at overvåge og sikre en korrekt gennemførelse af de indikatorer for flyvesikkerhed, der er fastsat i bilag I, afsnit 1, punkt 1, og afsnit 2, punkt 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Den ramme, der anvendes til at måle niveauerne for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, er derfor mere stringent end i den anden referenceperiode, hvilket afspejles i den fremgangsmåde, der er brugt til at fastsætte de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed for RP3. Disse mål bør også tage højde for, hvordan de ATM-ændringer, der stammer fra gennemførelsen af SESAR-projekterne som omhandlet i artikel 15a, stk. 3, i forordning (EF) nr. 550/2004, påvirker sikkerhedsforvaltningen, idet der fokuseres på mål for sikring af flyvesikkerheden og styring af flyvesikkerhedsrisici.

(11) Ved fastsættelsen af de unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø målt som den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane bør der tages hensyn til det præstationsniveau, der er nået i den anden referenceperiode, de foranstaltninger, der er gennemført for at optimere ATM-operationer, og relevant input fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren og de nationale tilsynsmyndigheder.

(12) Luftfart belaster i stigende grad miljøet, men stigningen er dog mindre brat end forventet, væksten i antallet af flyvninger i den anden referenceperiode taget i betragtning. De ekstra gate til gate-CO_2-emissioner, som skyldes ATM-nettets ineffektivitet, og som beregnes ved at sammenligne de faktiske baner og de uhindrede baner for alle europæiske flyvninger, har ligget stabilt på omkring 6 % i de seneste seks år til trods for væksten i antallet af flyvninger takket være optimeringen af ATM-operationer med hensyn til udformning, planlægning og trafik- og kapacitetsregulering i det europæiske ATM-net. Den horisontale overflyvningsflyveineffektivitet er overordnet set blevet mindre, og det forventes, at præstationsmålet for den anden referenceperiode vil blive nået.

(13) Forbedringer inden for det centrale præstationsområde miljø kan primært tilskrives gennemførelsen af luftrummet med fri ruteføring, der muliggør kortere ruter og mere effektiv brug af det europæiske luftrum. Det forventes, at luftrummet med fri ruteføring vil blive gennemført i størstedelen af det europæiske luftrum inden udgangen af 2019 og i sin helhed i 2022. Kombineret med den gradvise gennemførelse af de grænseoverskridende aktiviteter med fri ruteføring kan 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. Den gradvise gennemførelse berettiger derfor en forbedring af den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet frem til 2022. Efter 2022 bør den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet forblive stabil. Ud fra de foranstaltninger, der i øjeblikket er fastsat, i betragtning af, at luftfarttøjer skal undgå stadig hyppigere ugunstige vejrforhold og farlige områder, og i betragtning af, at ATM-operationer skal sikre minimumsadskillelsen mellem luftfarttøjerne, forventes det ikke, at den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet vil blive yderligere forbedret i 2023 og 2024.

(14) Det unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet målt som gennemsnitlig forsinkelse i lufttrafikreguleringen (ATFM) pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, bør tage udgangspunkt i det præstationsniveau, der er nået i anden referenceperiode, og i relevant input fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren og de nationale tilsynsmyndigheder.

(15) Lufttrafikken i Europa er vokset betydeligt i den anden referenceperiode og befinder sig nu på et historisk højt niveau, hvilket netforvalteren har dokumenteret. IFR-bevægelserne steg med 13 % i de første fire år af den anden referenceperiode, og den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse steg fra 0,73 minutter pr. flyvning i 2015 til 1,73 minutter pr. flyvning i 2018, hvilket udgør en forøgelse af forsinkelserne på 137 %. I visse områder af Unionen, navnlig i et begrænset antal områdekontrolcentre i den centrale del af Europa og i tilstødende områder i Centraleuropa, har ATM-kapaciteten ikke været tilstrækkelig til at imødekomme den voksende trafik. Fem områdekontrolcentre står for mere end halvdelen af den samlede overflyvnings-ATFM-forsinkelse, der kan tilskrives flyvekontroltjenestens kapacitet og bemanding i Europa, og visse af disse centre har ikke levet op til de kapacitetsplaner, der er aftalt i netoperationsplanen. Det førte til en situation, hvor det unionsdækkende præstationsmål for den anden referenceperiode på 0,5 minutter i gennemsnitlig ATFM-forsinkelse pr. flyvning ikke blevet nået. Kapacitetsmanglen forventes at blive større i de kommende år.

(16) Trafikprognosen for RP3 taget i betragtning forventes de fleste luftfartstjenesteudøvere ifølge netforvalteren og præstationsvurderingsorganet at være i stand til at opfylde deres kapacitetskrav for RP3. Ifølge oplysninger fra de nationale tilsynsmyndigheder forventes den kvalitet af tjenesterne, som luftfartstjenesteudøverne foreslår i netoperationsplanen, dog fortsat at være problematisk for visse områdekontrolcentre pga. uhensigtsmæssig bemanding i navnlig de første tre år af RP3. Som et resultat kan den optimale gennemsnitlige ATFM-forsinkelse på 0,5 minutter pr. flyvning for hele systemet først forventes ved udgangen af RP3. For at afhjælpe kapacitetsmanglen og nå de i denne afgørelse fastsatte mål anbefaler netforvalteren og præstationsvurderingsorganet, at luftfartstjenesteudøverne træffer særlige foranstaltninger for de berørte områdekontrolcentre.

(17) De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for hvert år i referenceperioden bør udtrykkes i procent og afspejle ændringen fra år til år af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for luftfartstjenester. De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet bør fastsættes under hensyn til det præstationsniveau, der er nået i første og anden referenceperiode, og til relevant input fra præstationsvurderingsorganet og de nationale tilsynsmyndigheder.

(18) På unionsniveau er de faktiske overflyvningsomkostninger udtrykt i EUR2017 siden begyndelsen af den første referenceperiode forblevet konstante til trods for en mærkbar stigning i trafikken. De faktiske omkostninger for de første tre år af den anden referenceperiode ligger under de tilsvarende fastlagte omkostninger. Luftfartstjenesteudøvernes samlede overskud på EU-plan har derfor været større end planlagt. Dette giver sammen med præstationsvurderingsorganets analyse et fingerpeg om, at de fleste luftfartstjenesteudøvere kan forbedre omkostningseffektiviteten yderligere i RP3 og samtidig opfylde kapacitetsbehovet. Samtidig er lufttrafikken og overflyvnings-ATFM-forsinkelserne blevet øget betydeligt i de senere år, hvilket kan tyde på, at nettet ikke er blevet tilført tilstrækkelige ressourcer i den anden referenceperiode. Omkostningseffektivitetsmålene for RP3 bør sigte mod øget omkostningseffektivitet, idet det sikres, at det ikke sker på bekostning af tilstrækkelig kapacitet.

(19) Luftrumsbrugerne har udtrykt betænkeligheder ved de aflyste eller forsinkede investeringsprojekter, der skulle give den fornødne kapacitet. Omkostningerne i forbindelse med sådanne projekter er ofte helt eller delvist omfattet af de fastlagte omkostninger for de foregående referenceperioder og således inkluderet i afgifterne. Hvis en del af luftfartstjenesteudøvernes overskud er skabt ved manglende eller forsinket gennemførelse af nødvendige investeringer, kan disse overskud bruges til at finansiere nødvendige investeringer i RP3, hvis de ikke er blevet udbetalt som dividender til andelshavere eller er overgået til statsbudgettet. Når der fastsættes rentesatser med henblik på beregning af kapitalomkostninger, bør luftfartstjenesteudøverne desuden tage højde for den risikobegrænsning, der gælder under mekanismerne for trafikrisikodeling og omkostningsrisikodeling, og for de generelt gunstige finansieringsbetingelser.

(20) De forventede forbedringer af omkostningseffektiviteten for RP3 bør beregnes med udgangspunkt i den unionsdækkende referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning, der fremkommer ved at dividere referenceværdien for de fastlagte omkostninger med trafikprognosen udtrykt i tjenesteenheder for 2019. Referenceværdien for de unionsdækkende fastlagte omkostninger beregnes ved at bruge de faktiske omkostninger for årene 2015, 2016 og 2017 i en lineær regressions-analyse og justeres for at tage hensyn til for de seneste foreliggende skøn over omkostninger, trafikudsving og deres betydning for omkostningerne.

(21) De fastlagte omkostninger på EU-niveau for RP3 bør i løbet af denne referenceperiode kun stige en smule i forhold til referenceværdien for de fastlagte omkostninger. Dette er berettiget for at forbedre kvaliteten af tjenesterne ved navnlig at afhjælpe kapacitetsmanglen i det europæiske luftrum. I løbet af en periode, der dækker både RP3 og den anden referenceperiode, bør ændringen fra år til år af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for luftfartstjenester beløbe sig til – 2,7 % om året.

(22) Ud over de unionsdækkende præstationsmål bør der fastsættes varslingstærskelværdier, ud over hvilke medlemsstaterne kan anmode om en revision af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne. I gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 fastsættes der tre forskellige typer tærskelværdier baseret på følgende parametre: afvigelser af den faktiske trafik fra trafikprognoserne i et givet kalenderår udtrykt i procent af IFR-bevægelser, afvigelser af den faktiske trafik fra trafikprognoserne i et givet kalenderår udtrykt i procent af tjenesteenheder og udsving i referenceværdierne som følge af sæsonbetingede ajourføringer af netoperationsplanen. Udsving i de faktorer, der ligger til grund for varslingstærskelværdierne, kan få betydelige konsekvenser for udøvelsen af luftfartstjenester, både hvad angår faktiske indtægter og forventningerne med hensyn til levering af kapacitet.

(23) Ved fastsættelse af varslingstærskelværdier bør der tages hensyn til trafikprognoseintervaller for så vidt angår overflyvningstjenesteenheder og IFR-bevægelser fra lille til stor vækst baseret på Eurocontrols STATFOR. Den lange prognoseperiode indtil slutningen af 2024 betyder, at der hersker en vis usikkerhed, navnlig med hensyn til den økonomiske vækst, Det Forenede Kongeriges hensigt om at træde ud af Unionen, geopolitiske risici, der kan resultere i lukninger af luftrummet og udsving i trafikstrømmene som konstateret under den anden referenceperiode, såvel som udviklingen af økonomiske bånd med vækstmarkeder. Prognoserne tager med udgangspunkt i de oplysninger, der var tilgængelige frem til februar 2019, højde for disse risici. De økonomiske udsigter forbliver dog usikre, og risikovægten er meget skiftende.

(24) Ud over de unionsdækkende præstationsmål bør der fastsættes sammenligningsgrupper af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, med henblik på at vurdere præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet. Der bør ved fastsættelsen af disse grupper tages højde for luftrummets kompleksitet, trafikniveauer og -udsving, leveomkostninger og flyvekontrolenhedernes personaleomkostninger til hver luftfartstjenesteudøver.

(25) De værdier for de unionsdækkende præstationsmål og varslingstærskelværdier, der fastsættes på tidspunktet ved vedtagelsen af nærværende gennemførelsesafgørelse, bør ikke variere, heller ikke hvis EU-retten ophører med at finde anvendelse i Det Forenede Kongerige på en senere dato, og en udtrædelsesaftale ikke er trådt i kraft. Dette mulige scenarie vil ikke påvirke fastsættelsen af værdierne i nævneværdig grad. De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed bestemmes af faktorer, der er uafhængige af antallet af medlemsstater. De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø afhænger af banerne, men hvorvidt disse baner udelukkende omfatter medlemsstaternes luftrum eller også tredjelandes luftrum er ikke relevant. Med hensyn til unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet og omkostningseffektivitet har beregninger vist, at konsekvenserne ved Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen vil være ubetydelige, og at det i et sådant scenarie ikke vil være nødvendigt at ændre målene. Referenceværdien for fastlagte omkostninger, referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning og sammenligningsgrupperne bør imidlertid afhænge af, om EU-lovgivningen eller en udtrædelsesaftale finder anvendelse på Det Forenede Kongerige på dagen før denne afgørelses ikrafttræden, eller om ingen af disse to scenarier er gældende.

(26) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne afgørelse finder anvendelse på den tredje referenceperiode som omhandlet i artikel 7 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

Artikel 2

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed som omhandlet i bilag I, afsnit 1, punkt 1.1, i 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 3

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø som defineret i bilag I, afsnit 1, punkt 2.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 udtrykkes som den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane og måles som den gennemsnitlige supplerende tilbagelagte afstand i forhold til storcirkelafstanden samt må ikke overstige følgende procentsatser: 2,53 % i 2020, 2,47 % i 2021, 2,40 % i 2022, 2,40 % i 2023 og 2,40 % i 2024.

Artikel 4

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet som fastsat i bilag I, afsnit 1, punkt 3.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er den gennemsnitlige overflyvnings-ATFM-forsinkelse pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, på maksimalt 0,9 minutter pr. flyvning i 2020, 0,9 minutter pr. flyvning i 2021, 0,7 minutter pr. flyvning i 2022, 0,5 minutter pr. flyvning i 2023 og 0,5 minutter pr. flyvning i 2024.

Artikel 5

Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

1. De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet som defineret i bilag I, afsnit 1, punkt 4.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er en ændring fra år til år af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester på – 1,9 % for 2020, – 1,9 % for 2021, – 1,9 % for 2022, – 1,9 % for 2023 og – 1,9 % for 2024. Ændringen fra år til år beregnes med udgangspunkt i referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning som fastsat i stk. 3.

2. Referenceværdien for fastlagte omkostninger fastsættes til:

a) 6 245 065 000 EUR i EUR2017 i tilfælde, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige på en dato, der går forud for denne gennemførelsesafgørelses ikrafttræden, og hvor en udtrædelsesaftale indgået med Det Forenede Kongerige ikke er trådt i kraft inden denne dato

b) 7 047 092 000 EUR i EUR2017 i alle andre tilfælde.

3. Referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning fastsættes til:

a) 49,29 EUR in EUR2017 i tilfælde, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige på en dato, der går forud for denne gennemførelsesafgørelses ikrafttræden, og hvor en udtrædelsesaftale indgået med Det Forenede Kongerige ikke er trådt i kraft inden denne dato

b) 50,65 EUR i EUR2017 i alle andre tilfælde.

Artikel 6

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, er større end eller lig med 0,2 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse.

([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).

Artikel 7

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) i tilfælde, hvor EU-retten ophører med at finde anvendelse på Det Forenede Kongerige på en dato, der går forud for denne gennemførelsesafgørelses ikrafttræden, og hvor en udtrædelsesaftale indgået med Det Forenede Kongerige ikke er trådt i kraft inden denne dato:

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

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

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

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

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

b) i alle andre tilfælde:

   i) Gruppe A: luftfartstjenesteudøverne i Tyskland, Det Forenede Kongerige, Frankrig, Spanien og Italien

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

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

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

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

Artikel 8

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. maj 2019.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand