Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/1688

17.6.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2024/1688

av den 12 juni 2024

om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

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 (*ramförordningen*) ([1]), särskilt artikel 11.3 a, och

av följande skäl:

(1) De detaljerade kraven för kommissionens antagande av unionstäckande prestationsmål på nyckelprestationsområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet fastställs i artikel 9.3 och 9.4 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 ([2]).

(2) I enlighet med artikel 9.3 första stycket i genomförandeförordning (EU) 2019/317 ska de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden (*RP4*), som omfattar kalenderåren 2025–2029, antas före den 1 juni 2024, vilket ger medlemsstaterna tid att utarbeta prestationsplaner, som bör lämnas in till kommissionen senast den 1 oktober 2024 för bedömning.

(3) Som förberedelse av de unionstäckande prestationsmålen för RP4 offentliggjorde kommissionen de vägledande intervallen för unionstäckande prestationsmål för samråd med de berörda parter som avses i artikel 10.3 i förordning (EG) nr 549/2004, andra relevanta personer och organisationer och, när det gäller säkerhetsaspekter, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Dessa vägledande intervall för unionsomfattande prestationsmål fastställdes formellt i kommissionens beslut (EU) 2023/2481 ([3]), på grundval av rekommendationerna från det organ för prestationsgranskning som utsetts av kommissionen i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004. De samråd som kommissionen med stöd av organet för prestationsgranskning genomförde om intervallen för de unionsomfattande prestationsmålen omfattade ett möte med berörda parter den 8 november 2023 och en onlineundersökning som var tillgänglig mellan den 4 oktober 2023 och den 1 december 2023.

(4) I mars 2024 lämnade organet för prestationsgranskning in sin slutrapport till kommissionen om de föreslagna unionstäckande prestationsmålen för RP4. I rapporten beskrivs i detalj de antaganden, den logiska grund och den analys som ligger till grund för de föreslagna målen och de tillhörande utgångsvärdena, tröskelvärdena och jämförbara grupperna. I rapporten beskrivs också resultaten av det samråd med berörda parter som avses i skäl (3). Organet för prestationsgranskning använde sig i rapporten av de senaste trafikantagandena för RP4 som gjorts tillgängliga av Statfor (Eurocontrols statistik- och prognostjänst).

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Kommissionens beslut (EU) 2023/2481 av den 10 november 2023 om fastställande av vägledande intervall för unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden (2025–2029) (EUT L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) De unionstäckande prestationsmålen för RP4 som anges i detta beslut beaktar synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren, Easa och de nationella tillsynsmyndigheterna, och hänsyn har tagits till samråden med berörda parter.

(6) Detta beslut omfattar det geografiska tillämpningsområdet för prestations- och avgiftssystemet, dvs. medlemsstaterna, Norge och Schweiz. De unionstäckande prestationsmålen för RP4 och tillhörande utgångsvärden har fastställts på grundval av Statfors bastrafikprognos som offentliggjordes i februari 2024, uttryckt i IFR-rörelser och i tjänstenheter. På unionsnivå motsvarar den prognosen för trafik på sträcka totalt 9 552 000 IFR-rörelser och 128 933 200 tjänstenheter för 2024, 9 787 000 IFR-rörelser och 133 040 200 tjänstenheter för 2025, 10 004 000 IFR-rörelser och 136 927 200 tjänstenheter för 2026, 10 209 000 IFR-rörelser och 140 566 200 tjänstenheter för 2027, 10 430 000 IFR-rörelser och 144 385 200 tjänstenheter för 2028 och 10 594 000 IFR-rörelser och 147 464 200 tjänstenheter för 2029.

(7) De unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet, mätt som den effektivitetsnivå för säkerhetsledning som ska uppnås av leverantörer av flygtrafiktjänster (ANSP) som är godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster, bör vara ett medel för att höja säkerhetsprestandan över minimikraven för säkerhetsledningssystem för leverantörer av flygtrafiktjänster. Nivån för dessa prestationsmål bör fastställas med beaktande av målet för nyckelprestationsområdet säkerhet för den tredje referensperioden (*RP3*) och den faktiska prestanda som uppnåtts. och de ytterligare förbättringar som krävs under RP4 mot bakgrund av den senaste rättsliga och operativa utvecklingen.

(8) Dessutom bör hänsyn tas till det ömsesidiga beroendet mellan nyckelprestationsområdet säkerhet och de andra nyckelprestationsområdena i prestations- och avgiftssystemet, med tanke på att säkerhetsledningen fungerar som en kontrollmekanism som säkerställer att yttre eller inre faktorer som påverkar säkerheten vid tillhandahållandet av flygtrafiktjänster identifieras och åtgärdas på vederbörligt sätt. Därför bör ett särskilt fokus läggas på att ytterligare förbättra förmågan på området för hantering av säkerhetsrisker, som bör omfattas av ett mer ambitiöst prestationsmål än de andra säkerhetsledningsområdena, på samma sätt som för RP3.

(9) Den metod som ligger till grund för mätningen av nyckelprestationsindikatorn för säkerhetsledningens effektivitet har uppdaterats av Easa inför RP4. Den justerade metoden syftar till att säkerställa anpassning till relevant bästa praxis inom branschen, med beaktande av den rättsliga och tekniska utvecklingen. De villkor som leverantörer av flygtrafiktjänster ska uppfylla för att uppnå ett visst målvärde för säkerhetsledningens effektivitet, definierade som ”genomförandenivåer” från A till D, har således blivit strängare jämfört med RP3. Till följd av dessa ändringar är målvärdena för säkerhetsprestanda för RP3 och RP4 inte direkt jämförbara.

(10) De unionstäckande prestationsmålen för RP4 för nyckelprestationsområdet miljö, mätt som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, bör återspegla unionens agenda för den gröna given. Unionen har fastställt rättsliga skyldigheter inom ramen för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ([4]) för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030, jämfört med 1990. I detta syfte bör alla ekonomiska sektorer, inklusive luftfarten, bidra till de minskningar av växthusgasutsläppen som krävs. För flygledningstjänsten (*ATM*) innebär detta att ineffektiva flygningar som leder till överdriven bränsleförbrukning och utsläpp av växthusgaser bör åtgärdas på ett effektivt sätt. Detta bör också omfatta begränsning, genom lämpliga operativa åtgärder, av ineffektivitet på grund av faktorer som ligger utanför flygtrafiktjänstleverantörernas kontroll, såsom väderförhållanden och riskområden som är stängda för trafik.

([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Vid fastställandet av nivån på de unionstäckande prestationsmålen för miljö för RP4 bör hänsyn tas till de historiska resultat som uppnåtts i det nyckelprestationsområdet, de uppskattade fördelarna med åtgärder som anges i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (*ERNIP*) som avses i bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ([5]), och konsekvenserna av Rysslands anfallskrig mot Ukraina för flygtrafikflödena i luftrummet.

(12) Dessutom bör hänsyn tas till det ömsesidiga beroendet mellan nyckelprestationsområdena miljö och kapacitet. Analysen från organet för prestationsgranskning visar att miljö- och kapacitetsprestanda är nära sammankopplade. De förbättringar av den horisontella flygningseffektiviteten som ska uppnås under RP4 kräver därför också att leverantörer av flygtrafiktjänster effektivt åtgärdar eventuella befintliga kapacitetsbrister som begränsar tillgången till luftrum för användare och leder till suboptimala flygbanor i syfte att kringgå de överbelastade områdena.

(13) Med tanke på att de operativa åtgärder som ska vidtas av leverantörer av flygtrafiktjänster liksom fördelarna med de åtgärder som planeras inom ramen för ERNIP gradvis kommer att förverkligas under RP4, och med tanke på den prognostiserade trafikökningen under RP4, som kan påverka verksamhetens komplexitet, bör målen för miljöprestanda för RP4 kräva förbättring genom en stegvis strategi, som även beaktar hur Rysslands anfallskrig mot Ukraina påverkar flygtrafikflödena i vissa medlemsstater.

(14) Med tanke på det ömsesidiga beroende mellan de nyckelprestationsområdena kapacitet och miljö som beskrivs i skäl (12), och med tanke på vikten av att minska flygledningstjänstens miljöpåverkan för att stödja uppnåendet av målen i unionens gröna giv, bör de unionstäckande prestationsmålen för RP4, mätt som den genomsnittliga ATFM-förseningen underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, fastställas på en nivå som säkerställer en tillräcklig tjänstenivå för användarna.

(15) De unionsomfattande kapacitetsmålen för RP4 bör i synnerhet främja en snabb och effektiv lösning på de långvariga kapacitetsbrister inom flygledningstjänsten som vissa leverantörer av flygtrafiktjänster står inför. Sådana kapacitetsproblem har observerats sedan den andra referensperioden (RP2, 2015–2019) och de har på nytt uppstått i kölvattnet av covid-19-krisen, som i många fall ledde till en betydande minskning eller ett tillfälligt stopp av utbildningen av nya flygledare, även för de områdeskontrollcentraler (*ACC*) där antalet flygledare (*ATCO*) historiskt sett var för lågt för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose trafikefterfrågan. I vissa områden av unionen, särskilt inom ett begränsat antal områdeskontrollcentraler i Europas kärnområde, har ATM-kapaciteten därför inte varit tillräcklig för att hantera flygtrafikens återhämtning efter den dramatiska trafiknedgång som inträffade under covid-19-pandemin.

(16) Dessutom bör hänsyn tas till förändringarna i trafiken till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som har lett till en betydande ökning av antalet flygningar i vissa medlemsstater på grund av ändrade trafikflöden. Denna situation utgör en utmaning för de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster som måste hantera stora och ökande trafikvolymer även under RP4. Den konstaterade koncentrationen av trafikflödena i vissa områden förvärras ytterligare av att vissa delar av luftrummet som kontrolleras av medlemsstaterna i närheten av gränsen till Ukraina har stängts för den civila luftfarten.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Slutligen bör hänsyn tas till kapacitetshöjande åtgärder hos leverantörer av flygtrafiktjänster som redan ingår i den operativa plan för det europeiska nätverket (*NOP*) som avses i artikel 9 i genomförandeförordning (EU) 2019/123. Den senaste tillgängliga utgåvan av den operativa planen för nätverket, som täcker tidsperioden 2023–2027 ([6]), omfattar kapacitetsförbättringar inom de flesta områdeskontrollcentraler som historiskt sett har bidragit avsevärt till ATFM-förseningar underväg, inbegripet införandet av moderna ATM-system och avancerade ATC-verktyg. Enligt den tillgängliga analysen kommer dessa investeringar att avsevärt förbättra kapacitetsprestanda i dessa områdeskontrollcentraler under RP4. Särskilda operativa fördelar förväntas också under RP4 från ATM-funktionerna i CP1, dvs. Sesars första gemensamma projekt som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/116 ([7]), som kommer att införas under RP4.

(18) Enligt den operativa plan för nätverket som avses i skäl (17), förväntas ett antal ACC ändå möta utmaningar när det gäller att tillgodose den prognostiserade trafikefterfrågan under de första åren av RP4, särskilt på grund av den fortsatt otillräckliga bemanningen med flygledare. De berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster bör vidta alla åtgärder som står till deras förfogande för att ta itu med de konstaterade strukturella kapacitets- och bemanningsproblemen och för att minimera eventuella negativa effekter på nätets prestanda. De unionstäckande prestationsmålen för kapacitet bygger på antagandet att framsteg görs för att hantera kapacitetsbrister före utgången av RP3 och att leverantörer av flygtrafiktjänster tidigt under RP4 tillhandahåller betydande ytterligare kapacitet.

(19) Om en medlemsstat står inför betydande ytterligare trafik och en betydande ökning av verksamhetens komplexitet, båda på grund av de ändrade trafikflödena till följd av kriget i Ukraina som avses i skäl (16), blir det svårare för den berörda medlemsstaten att uppnå överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för kapacitet. Den berörda medlemsstaten bör därför i sitt utkast till prestationsplan lägga fram tillräcklig information om de operativa konsekvenserna för dess leverantör av flygtrafiktjänster till följd av kriget i Ukraina, så att kommissionen kan beakta dessa omständigheter när den bedömer de föreslagna lokala prestationsmålen för RP4 med avseende på deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för kapacitet.

(20) De unionstäckande prestationsmålen när det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet för varje enskilt år av referensperioden, uttryckt som en procentandel, återspeglar den årliga förändringen av den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för flygtrafiktjänster på sträcka. De preliminära kostnads- och trafikdata för RP4 som medlemsstaterna lämnade in i juni 2023 bör användas som en del av underlaget för att fastställa de unionstäckande målen tillsammans med en framåtblickande expertanalys av RP4-kostnaderna från organet för prestationsgranskning och de potentiella kostnadseffektivitetsförbättringar som organet uppskattar för RP4, på grundval av en analys av den befintliga kostnadsineffektiviteten i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster på sträcka.

(21) Hänsyn bör också tas till det ömsesidiga beroendet av olika nyckelprestationsområden. De unionsomfattande prestationsmålen för kostnadseffektivitet för RP4 bör fastställas på en nivå som stöder de nödvändiga förbättringarna av den operativa prestandan i nyckelprestationsområdena miljö och kapacitet. I detta syfte är det nödvändigt att öka de fastställda kostnaderna på unionsnivå för RP4 jämfört med RP3, i syfte att möjliggöra högre tjänstekvalitet, inbegripet åtgärder för att påskynda rekrytering och utbildning av ATCO och ökade investeringar i modern teknik.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/116 av den 1 februari 2021 om inrättande av det första gemensamma projektet till stöd för genomförandet av generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst som föreskrivs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004, om ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 409/2013 och om upphävande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 (EUT L 36, 2.2.2021, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Ökningstakten för årliga fastställda kostnader för RP4 bör ligga kvar under den prognostiserade trafiktillväxten för att främja ytterligare förbättringar av kostnadseffektiviteten och stordriftsfördelar i tillhandahållandet av tjänster. Leverantörer av flygtrafiktjänster bör dra nytta av de synergier som finns tillgängliga genom gränsöverskridande samarbete samt genom andra strukturella förändringar i organisationen och tillhandahållandet av tjänster. Under den tidsperiod som omfattar både RP4 och RP3 bör den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader för flygtrafiktjänster på sträcka uppgå till –1,0 % per år.

(23) Vissa medlemsstater har till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina förlorat en betydande andel av de flygtrafikflöden som de traditionellt brukade betjäna. Denna minskning av trafiken fortsätter att under RP4 avsevärt påverka kostnadseffektiviteten för ANSP i de berörda medlemsstaterna. Kommissionen har redan för RP3, i sina beslut (EU) 2022/2423 ([8]) och (EU) 2022/2426 ([9]), fastställt en metod för att beakta dessa exceptionella omständigheter som en del av bedömningen av huruvida de lokala prestationsmålen för kostnadseffektivitet överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen i enlighet med artikel 11.3 c i förordning (EG) nr 549/2004.

(24) Den väntade förbättringen i kostnadseffektivitet för RP4 bör beräknas med utgångspunkt i det unionstäckande utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden, vilket beräknas genom att man dividerar utgångsvärdet för de unionstäckande fastställda kostnaderna med värdet i Statfors bastrafikprognos, uttryckt i tjänstenheter, för år 2024. Utgångsvärdet för unionsomfattande fastställda kostnader bör uppskattas med hjälp av de senast tillgängliga uppgifterna om de faktiska kostnaderna för tillhandahållande av flygtrafiktjänster under RP3, justerade på grundval av preliminära kostnadsuppgifter för år 2024 som mottogs från medlemsstaterna i juni 2023 och uppskattningar av kostnadsnivån för år 2024 enligt analys från organet för prestationsgranskning. Hänsyn bör tas till de förväntade trafikvariationerna under den återstående tiden av RP3 och deras förhållande till kostnaderna.

(25) För att fastställa de tröskelvärden över vilka medlemsstaterna får begära en revidering av prestationsmålen i prestationsplanerna bör hänsyn tas till trafikprognosintervallen när det gäller undervägstjänstenheter och IFR-rörelser, från låg till hög tillväxt baserat på Eurocontrols (Statfors) prognos. Den långa prognosperioden fram till slutet av 2029 innebär en viss osäkerhet, särskilt när det gäller geopolitiska risker, ekonomisk tillväxt och variationer i trafikflöden som observerades under RP3 samt utvecklingen av ekonomiska band med tillväxtmarknader. Tröskelvärdena ska medge en rimlig trafikvariation i närheten av Statfors bastrafikprognos som offentliggjordes i februari 2024, samtidigt som medlemsstaterna ges möjlighet att begära en revidering av sina prestationsplaner om den faktiska trafiken snarare skulle utvecklas i linje med Statforprognosen för hög respektive låg tillväxt.

(26) Utöver de EU-täckande prestationsmålen bör jämförbara grupper av ANSP med liknande operativa och ekonomiska förhållanden fastställas för bedömningen av prestationsmålen inom nyckelområdet kostnadseffektivitet. För att fastställa dessa grupper bör hänsyn tas till luftrummets komplexitet, trafikens nivåer och variationer, levnadskostnaderna och inflationsnivån.

(27) Kommittén för det gemensamma luftrummet avgav ett negativt yttrande. En genomförandeakt ansågs vara nödvändig och ordföranden lämnade utkastet till genomförandeakt till omprövningskommittén för ytterligare överläggningar. Omprövningskommittén avgav inget yttrande.

([8]) Kommissionens beslut (EU) 2022/2423 av den 5 december 2022 om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden (EUT L 318, 12.12.2022, s. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Kommissionens beslut (EU) 2022/2426 av den 5 december 2022 om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Lettland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden (EUT L 318, 12.12.2022, s. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

I detta beslut fastställs EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden som omfattar de fem kalenderåren 2025–2029.

Artikel 2

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet

EU-täckande prestationsmål på nyckelprestationsområdet säkerhet, enligt vad som avses i avsnitt 1 punkt 1.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, som vid utgången av 2029 ska ha uppnåtts av leverantörer av flygtrafiktjänster som är godkända att tillhandahålla tjänster ska fastställas till följande nivåer för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som Easas genomförandenivå från A till D:

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 3

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö

EU-täckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet miljö enligt definitionen 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: 2,80 % under 2025, 2,75 % under 2026, 2,71 % under 2027, 2,68 % under 2028 och 2,66 % under 2029.

Artikel 4

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet

EU-täckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kapacitet, enligt definitionen i avsnitt 1 punkt 3.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, ska vara en genomsnittlig försening i flödesplaneringen (ATFM) underväg som tillskrivs flygtrafiktjänster och som får vara högst 0,9 minuter per flygning 2025, 0,7 minuter per flygning 2026, 0,6 minuter per flygning 2027, 0,5 minuter per flygning 2028 och 0,5 minuter per flygning 2029.

Artikel 5

Unionstäckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

1. EU-täckande prestationsmål för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, enligt definitionen i avsnitt 1 punkt 4.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317 ska vara en årlig förändring av den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden för flygtrafiktjänster på sträcka på −1,2 % för 2025, −1,2 % för 2026, −1,2 % för 2027, −1,2 % för 2028 och −1,2 % för 2029. Den årliga förändringen ska beräknas med utgångspunkt i det utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden som anges i punkt 3.

2. Det unionstäckande utgångsvärdet för fastställda kostnader ska fastställas till 7 100 000 000 euro uttryckt i reala termer i 2022 års priser (EUR2022).

3. Det unionstäckande utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden ska fastställas till 55,07 euro uttryckt i EUR2022.

Artikel 6

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, eller

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 mål 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 (*NOP*) i enlighet med artikel 9.4 a och artikel 9.8 i genomförandeförordning (EU) 2019/123 jämfört med de referensvärden från den senaste versionen av NOP som är tillgängliga vid tidpunkten för utarbetandet av prestationsplanen, är minst

a) 0,05 minuter ATFM-försening underväg om det referensvärde 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 det referensvärde 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 7

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: leverantörer av flygtrafiktjänster i Frankrike, Tyskland, Italien och Spanien.

b) Grupp B: leverantörer av flygtrafiktjänster i Cypern, Irland, Malta och Portugal.

c) Grupp C: leverantörer av flygtrafiktjänster i Bulgarien, Kroatien, Grekland, Ungern, Slovakien, Slovenien och Rumänien.

d) Grupp D: leverantörer av flygtrafiktjänster i Tjeckien, Estland, Lettland, Litauen och Polen.

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

f) Grupp F: leverantörer av flygtrafiktjänster i Danmark, Finland, Norge och Sverige.

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 12 juni 2024.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande