

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

(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 inrättandet av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordning) ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.3 a, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EG) nr 549/2004 krävs det att kommissionen för varje referensperiod antar unionsomfattande prestationsmål inom nyckelområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet. Genomföranderegler beträffande dessa mål fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 ⁽²⁾. Särskilt enligt artikel 9.4 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 krävs det att kommissionen förutom de EU-täckande prestationsmålen fastställer följande värden: Ett unionstäckande "utgångsvärde för fastställda kostnader", ett unionstäckande "utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden", tröskelvärden utöver vilka medlemsstaterna kan begära en översyn av prestationsmålen i prestationsplanerna samt jämförbara grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande operativa och ekonomiska förhållanden. Fastställandet av fastställda kostnader grundar sig på artikel 15 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ⁽³⁾.
- (2) De EU-täckande prestationsmålen för den tredje referensperioden (nedan kallad RP3), som omfattar kalenderåren 2020–2024, EU-täckande utgångsvärden, tröskelvärden och jämförbara grupper bör fastställas före den 1 juni 2019 så att det finns tid till att utarbeta prestationsplaner, vilka bör lämnas in till kommissionen senast den 1 oktober 2019 för bedömning.
- (3) Den 16 december 2016 utsåg kommissionen, i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 och kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2296 ⁽⁴⁾, ett organ för prestationsgranskning för det gemensamma europeiska luftrummet med uppgiften att bistå den i genomförandet av prestationssystemet.
- (4) För att underlätta antagandet av EU-täckande prestationsmål för RP3 utförde organet för prestationsgranskning på kommissionens vägnar ett samråd med intressenter den 20 juni 2018–16 januari 2019. Samrådet omfattade alla intressenter som förtecknas i artikel 10.3 i förordning (EG) nr 549/2004, däribland användare av luftrummet, leverantörer av flygtrafiktjänster och yrkesorganisationer, och behandlade vägledande målintervall för prestationsmålen och tillvägagångssättet och metoden för att fastställa prestationsmål såväl som andra värden.
- (5) Organet för prestationsgranskning överlämnade sin slutrapport till kommissionen den 22 februari 2019. Rapporten beaktar ändringar som infördes genom genomförandeförordning (EU) 2019/317, relevanta synpunkter från intressenter och den senaste statistik och prognos för RP3 som gjorts tillgängliga av Eurocontrols statistiktjänst Statfor (Statistics and Forecast Service) och undervägsavgiftskontor (Central Route Charges Office). I rapporten från organet för prestationsgranskning anges de antaganden och de motiveringar som ligger till grund för de föreslagna målen, utgångsvärdena, tröskelvärdena och de jämförbara grupperna.

⁽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⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2016/2296 av den 16 december 2016 om inrättande av en oberoende expertgrupp som utsetts som organ för prestationsgranskning för det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 344, 17.12.2016, s. 92).

- (6) De EU-täckande prestationsmål som anges i detta beslut beaktar synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) och de nationella tillsynsmyndigheterna. Under januari och februari 2019 organiserade kommissionen också möten och utbyten med medlemsstaterna, nationella tillsynsmyndigheter, nätverksförvaltaren och organet för prestationsgranskning i syfte att utbyta aktuell information med relevans för fastställandet av prestationsmålen. Under dessa diskussioner uppmanades medlemsstaterna att uppdatera de ursprungliga kostnadsuppgifterna och informationen om trafikprognoserna. De prestationsmål som fastställs i detta beslut beaktar denna information.
- (7) De EU-täckande prestationsmålen och utgångsvärdena är baserade på data som täcker medlemsstaternas, Norges och Schweiz geografiska räckvidd och använder trafikprognoser under väg uttryckta i IFR-rörelser (instrument-flyg regler) och i tjänstenheter baserade på den senast tillgängliga prognosen från Eurocontrols statistiktjänst Statfor (Statistics and Forecast Service), daterad den 18 februari 2019. Denna trafikprognos under väg motsvarar 10 534 000 IFR-rörelser och 139 141 000 tjänstenheter för 2019, 10 824 000 IFR-rörelser och 143 878 000 tjänstenheter för 2020, 10 996 000 IFR-rörelser och 146 980 000 tjänstenheter för 2021, 11 191 000 IFR-rörelser och 150 398 000 tjänstenheter för 2022, 11 355 000 IFR-rörelser och 153 368 000 tjänstenheter för 2023 och 11 523 000 IFR-rörelser och 156 359 000 tjänstenheter för 2024.
- (8) Vid fastställandet av EU-täckande prestationsmål bör ekonomiska, säkerhetsmässiga, miljömässiga och operativa överväganden beaktas. Det krävs jämvikt mellan dessa för att säkerställa att nackdelar, eller en kombination av nackdelar, inte kommer att uppväga de väntade fördelarna. Därför bör de EU-täckande prestationsmålen för RP3 beakta ömsesidiga beroendeförhållanden eller kompromisser mellan nyckelområden för prestation. Prestationsmålen på nyckelområdena kostnadseffektivitet och kapacitet bör beakta förhållandet mellan kostnaderna för att tillhandahålla ytterligare kapacitet och de förbättringar som dessa kostnader kan medföra. Prestationsmålen på nyckelområdet miljö bör beakta att flygledningstjänstens (ATM) driftsrelaterade åtgärder för att minska 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 nyckelområdet säkerhet beakta det faktum att det är ett överordnat mål att tillhandahållandet av flygtrafiktjänster sker på ett säkert sätt och att säkerheten bör var fullt integrerad i verksamhetsplaneringen hos leverantörerna av flygtrafiktjänster.
- (9) De EU-täckande prestationsmål som fastställs i detta beslut avspeglar prestationsambitionerna för nätverket som helhet. I enlighet med artiklarna 14 och 15 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 beaktar kommissionen lokala förhållanden när den bedömer om de nationella prestationsmålen eller prestationsmålen för de funktionella luftrumsblocken i utkastet till prestationsplanerna överensstämmer med de EU-täckande prestationsmålen i detta beslut.
- (10) De EU-täckande prestationsmålen på nyckelområdet säkerhet, som tagits fram i samarbete med Easa, bör mätas som den miniminivå av effektivitet hos säkerhetsledningen som ska uppnås av leverantörer av flygtrafiktjänster som är godkända att tillhandahålla flygtrafiktjänster. Dessa prestationsmål bör beakta faktisk och eftersträvad prestanda under den andra referensperioden och gå längre än minimikriterierna för efterlevnad av kraven avseende säkerhetsledningssystemets olika delar. Kommissionen gav vidare Easa i uppdrag att uppdatera det efterlevnads- och vägledningssystemet som används för att övervaka och säkerställa ett korrekt genomförande av de säkerhetsindikatorer som anges i avsnitt 1.1 och avsnitt 2.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Till följd av detta är den ram som används för att mäta effektivitetsnivåerna vad avser säkerhetsledning mer stringent än under den andra referensperioden, vilket återspeglas i det tillvägagångssätt som använts för att fastställa de EU-täckande prestationsmålen på nyckelområdet säkerhet för RP3. Dessa mål bör också beakta de konsekvenser för säkerhetsledning som följer av ändringar i flygledningstjänst som främjas av genomförandet av Sesar-projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004, genom att dessa fokuserar på målen säkerhetssäkring och hantering av säkerhetsrisker.
- (11) De EU-täckande prestationsmålen på nyckelområdet miljö, mätta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den reella flygvägen, bör beakta den prestationsnivå som uppnåtts under den andra referensperioden, de åtgärder som genomförts för att optimera ATM-verksamheten och relevanta synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren och de nationella tillsynsmyndigheterna.

- (12) Luftfartens miljöpåverkan ökar men i lägre takt än väntat med tanke på det ökade antalet flygningar under den andra referensperioden. De extra koldioxidutsläpp "från gate till gate" som orsakas av ineffektivitet i nätverket för flygledningstjänst och som beräknas genom en jämförelse mellan de reella flygvägarna och de hinderfria flygvägarna för samtliga europeiska flygningar har hållit sig stabilt på 6 % de senaste sex åren trots det ökade antalet flygningar, tack vare en optimering av ATM-verksamheten när det gäller utformning, planering och flödes- och kapacitetshantering i det europeiska nätverket för flygledningstjänst. Den horisontella flygningsineffektiviteten underväg har minskat totalt sett och det prestationsmål som fastställts för den andra referensperioden väntas uppfyllas.
- (13) Drivkraften bakom förbättringar på nyckelområdet miljö är framför allt genomförandet av ett luftrum med fria flygvägar som möjliggör kortare rutter och ett mer effektivt utnyttjande av det europeiska luftrummet. Ett luftrum med fria flygvägar kommer att genomföras i största delen av det europeiska luftrummet i slutet av 2019 och kommer att vara helt genomfört 2022. Kombinerat med det gradvisa genomförandet av gränsöverskridande verksamheter med fria flygvägar kan detta leda till mer direkt ruttläggning och minska antalet flygna nautiska mil och utsläppen från flygtrafiken, och därigenom bidra till en hållbar minskning av luftfartens koldioxidintensitet. Detta gradvisa genomförande motiverar därför en förbättring i den horisontella flygningseffektiviteten underväg fram till 2022. Den horisontella flygningseffektiviteten underväg bör förbli stabil efter 2022. Utifrån de åtgärder som planeras för närvarande och med beaktande av att luftfartyg måste undvika allt oftare förekommande ogynnsamma väderförhållanden och farliga områden och med beaktande av att ATM-verksamheten måste säkerställa minimiavstånd mellan luftfartyg, väntas inte den horisontella flygningseffektiviteten underväg förbättras ytterligare under 2023 och 2024.
- (14) Det EU-täckande prestationsmålet på nyckelområdet kapacitet, mätt 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 relevanta synpunkter från organet för prestationsgranskning, nätverksförvaltaren och de nationella tillsynsmyndigheterna.
- (15) Såsom dokumenterats av nätverksförvaltaren har flygtrafiken i Europa ökat betydligt under den andra referensperioden och ligger nu på en historiskt hög nivå. IFR-rörelserna ökade med 13 % under den andra referensperiodens första fyra år och den genomsnittliga ATFM-förseningen underväg ökade från 0,73 minuter per flygning 2015 till 1,73 minuter per flygning 2018, vilket innebär en ökning av förseningen med 137 %. I vissa områden i unionen, särskilt i ett begränsat antal områdeskontrollcentraler i Europas kärnområde och i angränsande områden i Centraleuropa, har flygledningstjänstens kapacitet inte varit tillräcklig för att hantera denna ökning av trafiken. Fem områdeskontrollcentraler står för mer än hälften av de totala ATFM-förseningar underväg som tillskrivs flygkontrolltjänstens (ATC) kapacitet och bemanningssituation i Europa, och några av dessa centraler har inte efterlevt de kapacitetsplaner som överenskommit i den operativa planen för nätverket. Detta ledde till en situation där det EU-täckande prestationsmålet för den andra referensperioden på 0,5 minuters genomsnittlig ATFM-försening per flygning inte uppfylldes. Denna kapacitetsbrist väntas förvärras under de kommande åren.
- (16) Med beaktande av trafikprognosen för RP3, enligt nätverksförvaltaren och organet för prestationsgranskning, väntas de flesta leverantörer av flygtrafiktjänster kunna uppfylla kapacitetskraven för RP3. Enligt den information som överförts av de nationella tillsynsmyndigheterna väntas dock den tjänstekvalitet som erbjuds av leverantörerna av flygtrafiktjänster i den operativa planen för nätverket förbli problematisk för vissa områdeskontrollcentraler framför allt på grund av otillräckliga personalresurser, särskilt under de tre första åren av RP3. Som en följd av detta kan uppnåendet av en systemtäckande optimal genomsnittlig ATFM-försening på 0,5 minuter per flygning väntas först i slutet av RP3. För att hantera kapacitetsbristen och uppfylla de mål som fastställs i detta beslut rekommenderar nätverksförvaltaren och organet för prestationsgranskning att leverantörer av flygtrafiktjänster vidtar särskilda åtgärder avseende de berörda områdeskontrollcentralerna.
- (17) De EU-täckande prestationsmålen på nyckelområdet kostnadseffektivitet för varje enskilt år av referensperioden bör uttryckas som en procentandel, och återspegla den årliga förändringen av den genomsnittliga unionstäckande fastställda enhetskostnaden (determined unit cost, DUC) för undervägsflygtrafiktjänster. De EU-täckande prestationsmålen på nyckelområdet kostnadseffektivitet bör beakta den prestationsnivå som uppnåtts under den första och andra referensperioden och relevanta synpunkter från organet för prestationsgranskning och de nationella tillsynsmyndigheterna.

- (18) Sedan inledningen av den första referensperioden 2012 har de faktiska undervägskostnaderna uttryckta i EUR2017 förblivit konstanta på EU-täckande nivå, trots den betydande ökningen av trafiken. De faktiska kostnaderna för den andra referensperiodens första tre år ligger under de motsvarande fastställda kostnaderna. Till följd av detta har det sammanlagda överskottet för leverantörerna av lufttrafiktjänster på EU-täckande nivå varit högre än planerat. Detta ger, tillsammans med den analys som utförts av organet för prestationsgranskning, en fingervisning om att de flesta leverantörer av flygtrafiktjänster kan förbättra kostnadseffektiviteten ytterligare under RP3, samtidigt som de hanterar kapacitetsbehoven. Samtidigt har flygtrafikens förseningar och ATFM-förseningarna underväg ökat de senaste åren, vilket kan vara ett tecken på att otillräckliga resurser har investerats i nätverket under den andra referensperioden. Kostnadseffektivitetsmålen för RP3 bör syfta till att förbättra kostnadseffektiviteten, samtidigt som det säkerställs att förbättringarna inte inverkar negativt på tillhandahållandet av tillräcklig kapacitet.
- (19) Luftrummet användare uttryckte oro över inställda eller försenade investeringsprojekt med syfte att tillhandahålla nödvändig kapacitet. De kostnader som härrörde från sådana projekt hade ofta delvis eller helt inkluderats i de fastställda kostnaderna för tidigare referensperioder och ingick därför i avgifterna. I de fall leverantörer av flygtrafiktjänster genererade delar av sitt överskott från ej genomförda nödvändiga investeringar eller från försenat genomförande av nödvändiga investeringar, skulle överskotten kunna användas till att finansiera nödvändiga investeringar under RP3, förutsatt att de inte har betalats ut som utdelning till aktieägare eller till statsbudgeten. Vid fastställandet av räntesatserna för beräkningen av kapitalkostnader bör leverantörer av flygtrafiktjänster också ta hänsyn till riskbegränsningarna för leverantörer av flygtrafiktjänster inom ramen för mekanismerna för trafik- och kostnadsriskdelning och de allmänt gynnsamma finansieringsvillkoren.
- (20) Den väntade förbättringen i kostnadseffektivitet för RP3 bör beräknas med utgångspunkt i det unionstäckande utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden, vilken beräknas genom att man dividerar utgångsvärdet för de fastställda kostnaderna med trafikprognosen uttryckt i tjänstenheter för år 2019. Utgångsvärdet för unionstäckande fastställda kostnader uppskattas med hjälp av de faktiska kostnaderna för åren 2015, 2016 och 2017, genom en linjär regressionsanalys, och anpassas för att ta hänsyn till den senaste tillgängliga kostnadsuppskattningen, trafikvariationerna och deras förhållande till kostnaderna.
- (21) De fastställda kostnaderna på EU-täckande nivå för RP3 bör endast öka en aning under RP3 till något över nivån för utgångsvärdet för fastställda kostnader. Detta är berättigat för att förbättra kvaliteten på tjänsterna, särskilt genom att åtgärda kapacitetsbristen i det europeiska luftrummet. Över en tidsperiod som täcker både RP3 och den andra referensperioden bör den årliga förändringen av den genomsnittliga EU-täckande fastställda enhetskostnaden för undervägsflygtrafiktjänster vara -2,7 % per år.
- (22) Vid sidan av de EU-täckande prestationsmålen bör det fastställas tröskelvärden, som när de överskrids ger medlemsstaterna möjlighet att begära en översyn av prestationsmålen i prestationsplanerna. I genomförandeförordning (EU) 2019/317 fastställs tre olika typer av tröskelvärden, baserade på följande parametrar: den faktiska trafikens avvikelser från trafikprognosen under ett visst kalenderår, uttryckt som en procentandel av IFR-rörelser, den faktiska trafikens avvikelser från trafikprognosen under ett visst kalenderår, uttryckt som en procentandel av tjänstenheter och variationerna i referensvärdena som en följd av den säsongsmässiga uppdateringen av den operativa planen för nätverket. Variationer i faktorerna bakom dessa tröskelvärden kan få betydande konsekvenser för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, både vad gäller de faktiska intäkterna och förväntningarna i fråga om tillhandahållande av kapacitet.
- (23) Vid fastställandet av tröskelvärden bör hänsyn tas till trafikprognosintervallen, uttryckta i undervägstjänstenheter och IFR-rörelser, från låg till hög tillväxt baserat på Euroncontrols statistiktjänst Statfor. Den långa prognosperioden fram till slutet av 2024 präglas av ett visst mått av osäkerhet, särskilt i fråga om ekonomisk tillväxt. Förenade kungarikets avsikt att lämna unionen, geopolitiska risker som kan leda till stängningar av luftrummet och varierande trafikflöden såsom konstaterats under den andra referensperioden samt utvecklingen av ekonomiska förbindelser med framväxande marknader. Dessa risker beaktas i prognoserna, på grundval av den information som fanns tillgänglig fram till februari 2019. De ekonomiska utsikterna förblir dock osäkra och riskvikten varierar kraftigt.
- (24) Utöver de EU-täckande prestationsmålen bör jämförbara grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande operativa och ekonomiska förhållanden fastställas för bedömningen av prestationsmålen inom nyckelområdet kostnadseffektivitet. Vid fastställandet av dessa grupper bör hänsyn tas till luftrummet komplexitet, till trafiknivåer och trafikvariationer, och till de levnadskostnader och den enhetslönekostnad för flygledningstjänstens anställda som bärs av varje enskild leverantör av flygtrafiktjänster.

- (25) De värden för de EU-täckande prestationsmålen och de tröskelvärden som fastställs vid tidpunkten för antagandet av detta genomförandebeslut torde inte ändras även om unionsrätten skulle upphöra att vara tillämplig på Förenade kungariket vid en senare tidpunkt och inget utträdesavtal har trätt i kraft. Faktum är att en sådan eventuell händelse inte nämnvärt skulle påverka fastställandet av dessa värden. EU-täckande prestationsmål på nyckelområdet säkerhet styrs av faktorer som är oberoende av antalet medlemsstater. EU-täckande prestationsmål på nyckelområdet miljö är beroende av flygvägar, men huruvida dessa flygvägar endast involverar medlemsstaternas luftrum eller även tredjeländers luftrum är inte relevant. Beräkningarna har visat att konsekvenserna av Förenade kungarikets eventuella utträde ur unionen skulle vara försumbara för EU-täckande prestationsmål på nyckelområdena kapacitet och kostnadseffektivitet, och inget av dessa scenarier skulle därför kräva några ändringar av dessa mål. Utgångsvärdet för de fastställda kostnaderna, utgångsvärdet för de fastställda enhetskostnaderna och de jämförbara grupperna bör dock vara beroende av huruvida unionsrätten eller ett utträdesavtal är tillämpligt på Förenade kungariket dagen för ikraftträdandet av detta genomförandebeslut, eller huruvida inget av dessa två scenarier är tillämpligt.
- (26) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Tillämpningsområde

Detta beslut ska tillämpas på den tredje referensperiod som avses i artikel 7 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

Artikel 2

EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet säkerhet

EU-täckande prestationsmål på nyckelområdet säkerhet, enligt vad som avses 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 tjänster ska fastställas till följande nivåer för säkerhetsledningens effektivitet:

- Minst nivå C för säkerhetsledningsmålen *säkerhetskultur, säkerhetspolicy och säkerhetsmål, säkerhetssäkring och främjande av säkerhet*.
- Minst nivå D för säkerhetsledningsmålet *hantering av säkerhetsrisker*.

Artikel 3

EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet miljö

EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet 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 reella flygvägen och ska mätas som genomsnittlig ytterligare flugen distans jämfört med storcirkelavståndet och får inte överstiga följande procentsatser: 2,53 % under 2020, 2,47 % under 2021, 2,40 % under 2022, 2,40 % under 2023 och 2,40 % under 2024.

Artikel 4

EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet kapacitet

EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet kapacitet, i enlighet med avsnitt 1 punkt 3.1 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2019/317, ska vara en genomsnittlig ATFM-försening underväg som tillskrivs flygtrafiktjänsterna och som får vara högst 0,9 minuter per flygning 2020, 0,9 minuter per flygning 2021, 0,7 minuter per flygning 2022, 0,5 minuter per flygning 2023 och 0,5 minuter per flygning 2024.

Artikel 5

EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet kostnadseffektivitet

1. EU-täckande prestationsmål för nyckelområdet 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 (Determined Unit Cost, DUC) för undervägsflygtrafiktjänster på -1,9 % för 2020, -1,9 % för 2021, -1,9 % för 2022, -1,9 % för 2023 och -1,9 % för 2024. Den årliga förändringen ska beräknas med utgångspunkt i det utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden som anges i punkt 3.
2. Utgångsvärdet för fastställda kostnader ska vara följande:
 - a) 6 245 065 000 euro uttryckt i EUR2017 i det fall unionsrätten upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket vid ett datum som inträffar före dagen för ikraftträdandet av detta genomförandebeslut och inget utträdesavtal med Förenade kungariket har trätt i kraft det datumet.
 - b) 7 047 092 000 euro uttryckt i EUR2017 i alla andra fall.
3. Utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden ska vara följande:
 - a) 49,29 euro uttryckt i EUR2017 i det fall unionsrätten upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket vid ett datum som inträffar före dagen för ikraftträdandet av detta genomförandebeslut och inget utträdesavtal med Förenade kungariket har trätt i kraft det datumet.
 - b) 50,65 euro uttryckt i EUR2017 i alla andra fall.

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,
 - 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 % 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 ⁽³⁾ jämfört med referensvärdena från den senaste versionen av den operativa planen för nätverket 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 ökad 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 minst 0,2 minuter ATFM-försening underväg.

⁽³⁾ 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).

*Artikel 7***Jämförbara grupper**

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

- a) I det fall unionsrätten upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket vid ett datum som inträffar före dagen för ikraftträdandet av detta genomförandebeslut och inget utträdesavtal med Förenade kungariket har trätt i kraft det datumet:
- i) Grupp A: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Tyskland, Frankrike, Spanien och Italien.
 - ii) Grupp B: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Norge, Sverige, Danmark, Finland och Irland.
 - iii) Grupp C: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Tjeckien, Kroatien, Slovenien, Ungern, Slovakien, Bulgarien, Polen, Rumänien och Portugal.
 - iv) Grupp D: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Cypern, Malta, Estland, Lettland, Litauen och Grekland.
 - v) Grupp E: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Österrike, Schweiz, Belgien-Luxemburg och Nederländerna.
- b) I alla övriga fall:
- i) Grupp A: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Tyskland, Förenade kungariket, Frankrike, Spanien och Italien.
 - ii) Grupp B: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Norge, Sverige, Danmark, Finland och Irland.
 - iii) Grupp C: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Tjeckien, Kroatien, Slovenien, Ungern, Slovakien, Bulgarien, Polen, Rumänien och Portugal.
 - iv) Grupp D: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Cypern, Malta, Estland, Lettland, Litauen och Grekland.
 - v) Grupp E: Leverantörerna av flygtrafiktjänster i Österrike, Schweiz, Belgien-Luxemburg och Nederländerna.

Artikel 8

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

Utfärdat i Bryssel den 29 maj 2019.

På kommissionens vägnar
Jean-Claude JUNCKER
Ordförande
