

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSBESLUTNING (EU) 2019/903****2021/EØS/30/70****av 29. mai 2019****om fastsettelse av felles ytelsesmål for Unionens lufttrafikkstyringsnett for tredje referanseperiode som begynner 1. januar 2020 og slutter 31. desember 2024(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 11 nr. 3 bokstav a), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til forordning (EF) nr. 549/2004 skal Kommisjonen for hver referanseperiode vedta felles ytelsesmål for Unionen for de sentrale ytelsesområdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet. I Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 2019/317<sup>(2)</sup> er det fastsatt gjennomføringsregler med hensyn til disse målene. Særlig er det i artikkel 9 nr. 4 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 fastsatt at Kommisjonen sammen med de felles ytelsesmålene for Unionen skal vedta følgende verdier: en unionsomfattende «referanseverdi for fastsatte kostnader», en unionsomfattende «referanseverdi for den fastsatte enhetskostnaden», varslingsterskler som, dersom de overskrides, gjør at medlemsstatene kan be om en revisjon av ytelsesmålene i ytelsesplanene, samt sammenligningsgruppene av ytere av flysikringstjenester med et lignende operasjonelt og økonomisk miljø. Bestemmelsen av fastsatte kostnader bygger på artikkel 15 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004<sup>(3)</sup>.
- 2) De felles ytelsesmålene for Unionen for tredje referanseperiode («RP3»), som omfatter kalenderårene fra og med 2020 til og med 2024, de unionsomfattende referanseverdiene, varslingstersklene og sammenligningsgruppene, bør fastsettes før 1. juni 2019, slik at det gis tid til å utarbeide ytelsesplaner, som bør framlegges for Kommisjonen innen 1. oktober 2019 for vurdering.
- 3) Kommisjonen utpekte 16. desember 2016 et organ for ytelsesvurdering for Det felles europeiske luftrom i samsvar med artikkel 11 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2016/2296<sup>(4)</sup> med sikte på at det skal bistå Kommisjonen med gjennomføringen av ytelsesordningen.
- 4) For å gjøre det lettere å vedta felles ytelsesmål for Unionen for RP3 avholdt organet for ytelsesvurdering i tidsrommet fra 20. juni 2018 til 16. januar 2019 et samråd med berørte parter på vegne av Kommisjonen. Dette omfattet alle berørte parter som er oppført i artikkel 10 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004, herunder luftromsbrukere, ytere av flysikringstjenester og fagpersonellens bransjeorganer, og omhandlet veiledende marginer for ytelsesmål og tilnærmingen og metodene for å fastsette ytelsesmål og andre verdier.
- 5) Organet for ytelsesvurdering framla sin sluttrapport for Kommisjonen 22. februar 2019. Denne rapporten tar i betraktning endringene som ble innført ved gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, relevante merknader fra berørte parter og den seneste statistikken og prognosen for RP3 fra Eurocontrols statistikk- og prognosetjeneste («STATFOR») og underveisavgiftskontor (Central Route Charges Office - «CRCO»). I rapporten fra organet for ytelsesvurdering redegjøres det for den antatte trafikkutviklingen og bakgrunnen for de foreslåtte målene, referanseverdiene, varslingstersklene og sammenligningsgruppene.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 144 av 3.6.2019, s. 49, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 316/2019 av 13. desember 2019 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 14 av 5.3.2020, s. 78.

(1) EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

(2) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 av 11. februar 2019 om fastsettelse av en ytelses- og avgiftsordning i Det felles europeiske luftrom og om oppheving av gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 av 25.2.2019, s. 1).

(3) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 550/2004 av 10. mars 2004 om yting av flysikringstjenester i Det felles europeiske luftrom (tjenesteytingsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 10).

(4) Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2016/2296 av 16. desember 2016 om opprettelse av en uavhengig ekspertgruppe utpekt som organ for ytelsesvurdering for Det felles europeiske luftrom (EUT L 344 av 17.12.2016, s. 92).

- 6) De felles ytelsesmålene for Unionen som fastsettes ved denne beslutning, tar hensyn til synspunktene fra organet for ytelsesvurdering, nettverksforvalteren, Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå («EASA») og de nasjonale tilsynsmyndighetene. Kommisjonen arrangerte i januar og februar 2019 også møter og samtaler med medlemsstatene, nasjonale tilsynsmyndigheter, nettverksforvalteren og organet for ytelsesvurdering for å dele de nyeste opplysningene som er relevante for å fastsette ytelsesmålene. I disse drøftingene ble medlemsstatene oppfordret til å oppdatere de opprinnelige kostnadsdataene og opplysningene om trafikkprognoser. Ytelsesmålene fastsatt i denne beslutning tar hensyn til disse opplysningene.
- 7) De felles ytelsesmålene for Unionen og referanseverdiene bygger på data som omfatter det geografiske virkeområdet for medlemsstatene, Norge og Sveits og bruker underveistrafikkprognoser uttrykt i flygninger i samsvar med instrumentflygereglene («IFR») og i tjenesteenheter basert på grunnprognosen fra Eurocontrols STATFOR-tjeneste, datert 18. februar 2019. Denne underveistrafikkprognosen tilsvarer 10 534 000 IFR-flybevegelser og 139 141 000 tjenesteenheter for 2019, 10 824 000 IFR-flybevegelser og 143 878 000 tjenesteenheter for 2020, 10 996 000 IFR-flybevegelser og 146 980 000 tjenesteenheter for 2021, 11 191 000 IFR-flybevegelser og 150 398 000 tjenesteenheter for 2022, 11 355 000 IFR-flybevegelser og 153 368 000 tjenesteenheter for 2023 og 11 523 000 IFR-flybevegelser og 156 359 000 tjenesteenheter for 2024.
- 8) Ved fastsettelsen av felles ytelsesmål for Unionen bør det tas hensyn til økonomi, sikkerhet, miljøvern og driftsmessige aspekter. Det kreves en balanse for å sikre at ulempene, eller en kombinasjon av ulempene, ikke blir større enn de forventede fordelene. Derfor bør Unionens felles ytelsesmål for RP3 ta hensyn til den gjensidige avhengigheten og kompromissene mellom de sentrale ytelsesområdene. Ytelsesmålene på de sentrale ytelsesområdene kostnadseffektivitet og kapasitet bør ta hensyn til forholdet mellom kostnadene ved å tilby ytterligere kapasitet og de forbedringene disse kostnadene kan gi. Ytelsesmålene på det sentrale ytelsesområdet miljø bør ta hensyn til at driftsmessige tiltak i lufttrafikkstyringen («ATM») med sikte på å redusere drivstofforbruket og dermed redusere utslippene, ikke alltid kan gjennomføres i praksis. Dette skyldes driftsbegrensninger knyttet særlig til sikker drift av luftfartøyer og den tilgjengelige ATM-kapasiteten. Avslutningsvis bør ytelsesmålene i det sentrale ytelsesområdet sikkerhet ta hensyn til det faktum at yting av flysikringstjenester på en sikker måte er et overordnet mål, og at sikkerheten bør være fullt ut integrert i forretningsplanene til yterne av flysikringstjenester.
- 9) De felles ytelsesmålene for Unionen som er fastsatt i denne beslutning, gjenspeiler ambisjonen for ytelse i nettet som helhet. I samsvar med artikkel 14 og 15 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 tar Kommisjonen hensyn til lokale forhold ved vurdering av sammenhengen mellom de nasjonale ytelsesmålene eller ytelsesmålene for funksjonelle luftromsblokker («FAB») i utkastene til ytelsesplaner og de felles ytelsesmålene for Unionen i denne beslutning.
- 10) De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet, som er utarbeidet i samarbeid med EASA, bør måles som minstenivået for sikkerhetsstyringens effektivitet som skal oppnås av ytere av flysikringstjenester som er sertifisert til å yte lufttrafikkstjenester. Disse ytelsesmålene bør ta hensyn til den faktiske og planlagte ytelsen i andre referanseperiode og gå lenger enn minstekriteriene for oppfyllelse av kravene til de forskjellige elementene i sikkerhetsstyringssystemet. Videre har Kommisjonen gitt EASA i oppgave å oppdatere samsvarskriteriene og veiledningsmaterialet for å overvåke og sikre riktig gjennomføring av sikkerhetsindikatorerne fastsatt i nr. 1 i avsnitt 1 og nr. 1 i avsnitt 2 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317. Som følge av dette er rammen som brukes til å måle nivået for sikkerhetsstyringens effektivitet, strengere enn i andre referanseperiode, noe som gjenspeiles i den metoden som benyttes for å fastsette felles ytelsesmål for Unionen på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet for RP3. Disse målene bør også ta hensyn til følgene for sikkerhetsstyringen av endringene i ATM som fremmes ved gjennomføringen av SESAR-prosjektene nevnt i artikkel 15a nr. 3 i forordning (EF) nr. 550/2004, gjennom vektlegging av målene for sikkerhetsbekreftelse og håndtering av sikkerhetsrisiko.
- 11) De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet miljø, målt som gjennomsnittlig horisontal flygeeffektivitet i underveisfasen av den faktiske flygebanen, bør ta hensyn til ytelsesnivået som er oppnådd i andre referanseperiode, tiltakene som er gjennomført for å optimere ATM-operasjonene, og relevante innspill fra organet for ytelsesvurdering, nettverksforvalteren og de nasjonale tilsynsmyndighetene.

- 12) Miljøvirkningene fra luftfarten øker, men i et lavere tempo enn forventet tatt i betraktning veksten i antall flygninger i andre referanseperiode. De ekstra CO<sub>2</sub>-utslippene fra «utgang-til-utgang» som skyldes ineffektivitet i ATM-nettet, og som beregnes ved å sammenligne de faktiske flygebanene med de optimale flygebanene for alle europeiske flygninger, har holdt seg stabilt på ca. 6 % de siste seks årene på tross av veksten i antallet flygninger, takket være optimering av ATM-operasjonene knyttet til utforming, planlegging og trafikkflytstyring og kapasitetsstyring i det europeiske ATM-nettet. Horisontal flygeineffektivitet i underveisfasen er synkende sett under ett, og ytelsesmålene som er fastsatt for andre referanseperiode, forventes å bli oppfylt.
- 13) Forbedringene i det sentrale ytelsesområdet miljø drives hovedsakelig av gjennomføringen av luftrommet med frie ruter («FRA»), som gjør det mulig med kortere ruter og mer effektiv utnyttelse av det europeiske luftrommet. Det forventes at FRA vil være gjennomført i mesteparten av det europeiske luftrommet innen utgangen av 2019, og i sin helhet innen 2022. Sammen med den gradvise gjennomføringen av tiltak for frie ruter over landegrensene kan dette føre til flere direkteruter og redusere antallet nautiske mil som tilbakelegges, og utslippene fra lufttrafikken, og dermed støtte en bærekraftig reduksjon av luftfartens karbonintensitet. Denne gradvise gjennomføringen legger derfor til rette for en forbedring i horisontal flygeeffektivitet i underveisfasen fram til 2022. Etter 2022 bør den horisontale flygeeffektiviteten i underveisfasen holde seg stabil. Ut fra de tiltakene som nå planlegges, idet det tas hensyn til at luftfartøyene må unngå stadig hyppigere forekommende ugunstige værforhold og farlige områder, og idet det tas hensyn til at ATM-operasjonene må sikre en minsteavstand mellom luftfartøyer, forventes det ikke at den horisontale flygeeffektiviteten i underveisfasen vil bli ytterligere forbedret i 2023 og 2024.
- 14) Det felles ytelsesmålet for Unionen på det sentrale ytelsesområdet kapasitet, målt som gjennomsnittlig forsinkelse i trafikkflytstyring (ATFM-forsinkelse) i underveisfasen per flygning som skyldes flysikringstjenester, bør ta hensyn til ytelsesnivået som er oppnådd i andre referanseperiode, og til relevante innspill fra organet for ytelsesvurdering, nettverksforvalteren og de nasjonale tilsynsmyndighetene.
- 15) Som dokumentert av nettverksforvalteren har lufttrafikken i Europa vokst betydelig i andre referanseperiode og er nå på et historisk høyt nivå. IFR-flybevegelsene økte med 13 % i de første fire årene av andre referanseperiode, og gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen steg fra 0,73 minutt per flygning i 2015 til 1,73 minutt per flygning i 2018, noe som utgjør 137 % økning i forsinkelse. I noen områder i Unionen, særlig i et begrenset antall kontrollsentraler i kjerneområder i Europa og i tilstøtende områder i Sentral-Europa, var ATM-kapasiteten ikke tilstrekkelig til å dekke denne trafikkveksten. Fem kontrollsentraler står for mer enn halvparten av den totale ATFM-forsinkelsen i underveisfasen som tilskrives flygekontrollens (ATC) kapasitet og bemanning i Europa, og enkelte av disse sentralene har ikke etterkommet kapasitetsplanene som er avtalt i driftsplanen for nettet («NOP»). Dette førte til en situasjon der det felles ytelsesmålet for Unionen for andre referanseperiode på 0,5 minutt gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen per flygning ikke ble oppfylt. Kapasitetsmangelen forventes å forverres de neste årene.
- 16) På bakgrunn av trafikkprognosen for RP3 forventes ifølge nettverksforvalteren og organet for ytelsesvurdering de fleste yterne av flysikringstjenester å oppfylle sine kapasitetskrav for RP3. I henhold til opplysninger som er oversendt fra nasjonale tilsynsmyndigheter, forventes imidlertid kvaliteten på tjenesten som foreslås av yterne av flysikringstjenester i NOP, fortsatt å være problematisk for visse kontrollsentraler på grunn av utilstrekkelig bemanning, særlig i de første tre årene av RP3. Som følge av dette kan man ikke forvente å nå den optimale gjennomsnittlige ATFM-forsinkelsen på 0,5 minutt per flygning for hele systemet før ved slutten av RP3. For å håndtere kapasitetsmangelen og nå målene fastsatt i denne beslutning anbefaler nettverksforvalteren og organet for ytelsesvurdering at yterne av flysikringstjenester treffer særlige tiltak for de berørte kontrollsentralene.
- 17) De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet for hvert år i referanseperioden bør uttrykkes i prosent og gjenspeile endringer fra år til år for den gjennomsnittlige «fastsatte enhetskostnaden» («DUC») for Unionen for flysikringstjenester i underveisfasen. De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet bør ta hensyn til ytelsesnivået som ble oppnådd i første og andre referanseperiode, og til relevante innspill fra organet for ytelsesvurdering og de nasjonale tilsynsmyndighetene.

- 18) På unionsplan har de faktiske underveiskostnadene siden starten av første referanseperiode i 2012, uttrykt i EUR2017, holdt seg konstante til tross for en betydelig trafikkøkning. De faktiske kostnadene for de første tre årene av andre referanseperiode er lavere enn de tilsvarende fastsatte kostnadene. Det samlede overskuddet til yterne av flysikringstjenester på unionsplan har derfor vært høyere enn planlagt. Dette gir sammen med analysen utført av organet for ytelsesvurdering en indikasjon på at de fleste yterne av flysikringstjenester kan øke kostnadseffektiviteten ytterligere i RP3, samtidig som de også ivaretar kapasitetsbehovene. Samtidig har forsinkelsene i lufttrafikken og ATFM-forsinkelsene i underveisfasen økt betydelig de siste årene, noe som kan tyde på at det ikke er investert tilstrekkelige ressurser i nettverket i andre referanseperiode. Kostnadseffektivitetsmålene for RP3 bør ta sikte på økt kostnadseffektivitet, samtidig som det sikres at disse forbedringene ikke går på bekostning av å levere tilstrekkelig kapasitet.
- 19) Luftromsbrukere har uttrykt bekymring for innstilte eller forsinkede investeringsprosjekter som skulle gi nødvendig kapasitet. Kostnadene i forbindelse med slike prosjekter var ofte helt eller delvis tatt med i de fastsatte kostnadene i tidligere referanseperioder, og inngikk dermed i avgiftene. Dersom yterne av flysikringstjenester genererte en del av sitt overskudd fra nødvendige investeringer som ikke er gjennomført eller er forsinket gjennomført, kan disse overskuddene brukes til å finansiere nødvendige investeringer i RP3, dersom de ikke er blitt utbetalt som utbytte til aksjeeierne eller gått inn i statsbudsjettet. Når det fastsettes rentesatser med sikte på beregning av kapitalkostnader, bør yterne av flysikringstjenester dessuten ta høyde for de risikobegrensningene som gjelder for dem i henhold til ordningene for trafikk- og kostnadsrisikodeling og de generelt gunstige finansieringsvilkårene.
- 20) Den forventede forbedringen i kostnadseffektiviteten for RP3 bør beregnes med utgangspunkt i den unionsomfattende referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden, som beregnes ved å dividere referanseverdien for de fastsatte kostnadene med trafikkprognosen, uttrykt i tjenesteenheter for året 2019. Referanseverdien for unionsomfattende fastsatte kostnader beregnes ved å bruke de faktiske kostnadene for årene 2015, 2016 og 2017 i en lineær regresjonsanalyse, og justeres for å ta hensyn til sist tilgjengelige kostnadsberegninger, variasjoner i trafikken og deres forhold til kostnadene.
- 21) De fastsatte kostnadene på unionsplan for RP3 bør bare ha en svak økning i løpet av RP3, til litt over nivået for referanseverdien for fastsatte kostnader. Dette er berettiget for å forbedre kvaliteten på tjenesten, særlig ved å håndtere kapasitetsmangelen i det europeiske luftrommet. I et tidsrom som omfatter både RP3 og andre referanseperiode, bør endringen fra år til år for den gjennomsnittlige unionsomfattende fastsatte enhetskostnaden for flysikringstjenester i underveisfasen være -2,7 % per år.
- 22) I tillegg til de felles ytelsesmålene for Unionen bør det fastsettes varslings terskler som, dersom de overskrides, gjør at medlemsstatene kan be om en revisjon av ytelsesmålene i ytelsesplanene. Gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 fastsetter tre forskjellige typer terskler, basert på følgende parametere: den faktiske trafikkenes avvik fra trafikkprognosen i et gitt kalenderår uttrykt som en prosentdel av IFR-flybevegelser, den faktiske trafikkenes avvik fra trafikkprognosen i et gitt kalenderår uttrykt som en prosentdel av tjenesteenheter, og variasjonen i referanseverdiene som følge av sesongavhengige oppdateringer av NOP. Variasjoner i de underliggende faktorene for disse varslings tersklene kan få betydelig innvirkning på ytingen av flysikringstjenester, både når det gjelder faktiske inntekter og forventningene med hensyn til å levere kapasitet.
- 23) Ved fastsettelse av varslings terskler bør det tas hensyn til trafikkprognoseintervallene, uttrykt i tjenesteenheter i underveisfasen og IFR-flybevegelser, fra lav til høy vekst basert på Eurocontrols STATFOR. Den lange prognoseperioden fram til utgangen av 2024 innebærer en viss usikkerhet, særlig knyttet til økonomisk vekst. Det forente kongerikes planer om å forlate Unionen, geopolitiske risikoer som kan føre til stenging av luftrom, og variasjoner i trafikkflyten som observert i andre referanseperiode, samt utviklingen av de økonomiske forbindelsene til markeder under oppbygging. Det er tatt hensyn til disse risikoene i prognosene på grunnlag av de opplysningene som var tilgjengelige fram til februar 2019. De økonomiske utsiktene er imidlertid fortsatt usikre, og graden av risiko varierer sterkt.
- 24) I tillegg til de felles ytelsesmålene for Unionen bør det opprettes sammenligningsgrupper av ytere av flysikringstjenester med et lignende operasjonelt og økonomisk miljø, med henblikk på å vurdere ytelsesmålene for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet. Ved opprettelse av slike grupper bør det tas hensyn til kompleksiteten i luftrommet, trafikknivået og variasjonene i trafikken, levekostnadene og arbeidskraftkostnaden per enhet for flygeledere for hver yter av flysikringstjenester.

- 25) Verdiene av de felles ytelsesmålene for Unionen og av varslingstersklene som er fastsatt på tidspunktet for vedtakelsen av denne gjennomføringsbeslutning, bør ikke endres selv om unionsretten opphører å gjelde for Det forente kongerike på et senere tidspunkt, og ingen utmeldingsavtale har trådt i kraft. Dette mulige scenarioet vil ikke påvirke fastsettelsen av disse verdiene i nevneverdig grad. De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet bestemmes av faktorer som er uavhengige av antallet medlemsstater. De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet miljø avhenger av flygebaner, men hvorvidt disse flygebanene omfatter bare medlemsstatenes luftrom eller også tredjestaters luftrom, er ikke relevant. For de felles ytelsesmålene for Unionen på de sentrale ytelsesområdene kapasitet og kostnadseffektivitet har beregninger vist at virkningen av Det forente kongerikes utmelding av Unionen vil være ubetydelig, og ingen av disse scenarioene vil derfor kreve endringer av disse målene. Imidlertid bør referanseverdien for de fastsatte kostnadene, referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden og sammenligningsgruppene være avhengig av om unionsretten eller en utmeldingsavtale gjelder for Det forente kongerike på den dagen denne gjennomføringsbeslutning trer i kraft, eller om ingen av disse to scenarioene gjelder.
- 26) Tiltakene fastsatt i denne beslutning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom.

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

#### *Artikkel 1*

#### **Virkeområde**

Denne beslutning får anvendelse på tredje referanseperiode nevnt i artikkel 7 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317.

#### *Artikkel 2*

#### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet sikkerhet**

De felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet, som nevnt i nr. 1.1 i avsnitt 1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, som skal nås innen utgangen av 2024 av ytere av flysikringstjenester som er sertifisert til å yte tjenester, er satt til følgende nivåer for sikkerhetsstyringens effektivitet:

- a) Minst nivå C i følgende mål for sikkerhetsstyring: «sikkerhetskultur», «retningslinjer og mål for sikkerhet», «sikkerhetsbekreftelse» og «sikkerhetsfremmende tiltak».
- b) Minst nivå D i følgende mål for sikkerhetsstyring: «håndtering av sikkerhetsrisiko».

#### *Artikkel 3*

#### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet miljø**

Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet miljø, som definert i nr. 2.1 i avsnitt 1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, skal uttrykkes som gjennomsnittlig horisontal flygeeffektivitet i underveisfasen for den faktiske flygebanen og måles som gjennomsnittlig ytterligere strekning som er tilbakelagt sammenlignet med storsirkelavstanden, og skal ikke overstige følgende prosentverdier: 2,53 % i 2020, 2,47 % i 2021, 2,40 % i 2022, 2,40 % i 2023 og 2,40 % i 2024.

#### *Artikkel 4*

#### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kapasitet**

Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kapasitet skal i samsvar med nr. 3.1 i avsnitt 1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 være en gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen per flygning som skyldes flysikringstjenester på høyst 0,9 minutt per flygning i 2020, 0,9 minutt per flygning i 2021, 0,7 minutt per flygning i 2022, 0,5 minutt per flygning i 2023 og 0,5 minutt per flygning i 2024.

*Artikkel 5***Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet**

1. Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet, som definert i nr. 4.1 i avsnitt 1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, skal være en endring fra år til år for den gjennomsnittlige unionsomfattende fastsatte enhetskostnaden for flysikringstjenester i underveisfasen på -1,9 % for 2020, -1,9 % for 2021, -1,9 % for 2022, -1,9 % for 2023 og -1,9 % for 2024. Endringen fra år til år skal beregnes med utgangspunkt i referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden fastsatt i nr. 3.
2. Referanseverdien for fastsatte kostnader fastsettes til
  - a) 6 245 065 000 euro i EUR2017 dersom unionsretten opphører å gjelde for Det forente kongerike på en dato som inntreffer før datoen for ikrafttredelse av denne gjennomføringsbeslutning, og ingen utmeldingsavtale inngått med Det forente kongerike har trådt i kraft innen nevnte dato,
  - b) 7 047 092 000 euro i EUR2017 i alle andre tilfeller.
3. Referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden fastsettes til
  - a) 49,29 euro i EUR2017 dersom unionsretten opphører å gjelde for Det forente kongerike på en dato som inntreffer før datoen for ikrafttredelse av denne gjennomføringsbeslutning, og ingen utmeldingsavtale inngått med Det forente kongerike har trådt i kraft innen nevnte dato,
  - b) 50,65 euro i EUR2017 i alle andre tilfeller.

*Artikkel 6***Varslingsterskler**

1. Medlemsstatene kan be om en revisjon av ett eller flere ytelsesmål i ytelsesplanene i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) punkt i) i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 dersom
  - a) den faktiske trafikken, registrert av Eurocontrol, i et gitt kalenderår avviker fra trafikkprognosen i ytelsesplanen som er vedtatt i samsvar med artikkel 16 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, med minst 10 % av IFR-flybevegelsene,
  - b) den faktiske trafikken, registrert av Eurocontrol, i et gitt kalenderår avviker fra trafikkprognosen i ytelsesplanen som er vedtatt i samsvar med artikkel 16 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, med minst 10 % av tjenesteenhetene.
2. Medlemsstatene kan be om en revisjon av ett eller flere ytelsesmål i ytelsesplanene i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) punkt i) i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 dersom variasjonen i referanseverdiene som følge av sesongavhengige oppdateringer av NOP i henhold til artikkel 9 nr. 4 bokstav a) og artikkel 9 nr. 8 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/123<sup>(5)</sup> sammenlignet med referanseverdiene fra den siste versjonen av NOP som foreligger på tidspunktet for utarbeiding av ytelsesplanen, er minst
  - a) 0,05 minutt ATFM-forsinkelse i underveisfasen dersom referanseverdien fra den siste versjonen av NOP som foreligger på tidspunktet for utarbeiding av ytelsesplanen, er mindre enn 0,2 minutt ATFM-forsinkelse i underveisfasen, eller
  - b) 0,04 minutt ATFM-forsinkelse i underveisfasen, økt med 5 % av referanseverdien fra den siste versjonen av NOP som foreligger på tidspunktet for utarbeiding av ytelsesplanen, dersom referanseverdien er større enn eller lik 0,2 minutt ATFM-forsinkelse i underveisfasen.

<sup>(5)</sup> Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/123 av 24. januar 2019 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) og om oppheving av kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 28 av 31.1.2019, s. 1).

*Artikkel 7***Sammenligningsgrupper**

Sammenligningsgruppene av ytere av flysikringstjenester med et lignende operasjonelt og økonomisk miljø, med henblikk på å vurdere ytelsesmålene for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet, fastsettes som følger:

- a) Dersom unionsretten opphører å gjelde for Det forente kongerike på en dato som inntreffer før datoen for ikrafttredelse av denne gjennomføringsbeslutning, og ingen utmeldingsavtale inngått med Det forente kongerike har trådt i kraft innen nevnte dato:
  - i) Gruppe A: Ytere av flysikringstjenester i Tyskland, Frankrike, Spania og Italia.
  - ii) Gruppe B: Ytere av flysikringstjenester i Norge, Sverige, Danmark, Finland og Irland.
  - iii) Gruppe C: Ytere av flysikringstjenester i Tsjekkia, Kroatia, Slovenia, Ungarn, Slovakia, Bulgaria, Polen, Romania og Portugal.
  - iv) Gruppe D: Ytere av flysikringstjenester i Kypros, Malta, Estland, Latvia, Litauen og Hellas.
  - v) Gruppe E: Ytere av flysikringstjenester i Østerrike, Sveits, Belgia-Luxembourg og Nederland.
- b) I alle andre tilfeller:
  - i) Gruppe A: Ytere av flysikringstjenester i Tyskland, Det forente kongerike, Frankrike, Spania og Italia.
  - ii) Gruppe B: Ytere av flysikringstjenester i Norge, Sverige, Danmark, Finland og Irland.
  - iii) Gruppe C: Ytere av flysikringstjenester i Tsjekkia, Kroatia, Slovenia, Ungarn, Slovakia, Bulgaria, Polen, Romania og Portugal.
  - iv) Gruppe D: Ytere av flysikringstjenester i Kypros, Malta, Estland, Latvia, Litauen og Hellas.
  - v) Gruppe E: Ytere av flysikringstjenester i Østerrike, Sveits, Belgia-Luxembourg og Nederland.

*Artikkel 8*

Denne beslutning trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 29. mai 2019.

*For Kommissjonen*  
Jean-Claude JUNCKER  
*President*

---