

KOMMISSJONENS GJENNOMFØRINGSBESLUTNING (EU) 2021/891**2023/EØS/43/47****av 2. juni 2021****om fastsettelse av reviderte unionsdekkende ytelsesmål for lufttrafikkstyringsnett for tredje referanseperiode (2020–2024) og om oppheving av gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903(*)**

EUROPAKOMMISSJONEN HAR

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)⁽¹⁾, særlig artikkel 11 nr. 3 bokstav a), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/317⁽²⁾ fastsetter nærmere regler og framgangsmåter for gjennomføringen av ytelses- og avgiftsordningen og fastsetter at den tredje referanseperioden for ytelses- og avgiftsordningen omfatter kalenderårene 2020–2024.
- 2) Utbruddet av covid-19-pandemien har siden første kvartal i kalenderåret 2020 ført til en betydelig nedgang i lufttrafikken på grunn av tiltakene medlemsstatene og tredjeland har truffet for å begrense pandemien. Lufttransporten har vært sterkt påvirket av covid-19-krisen siden da, men sektoren forventes gradvis å hente seg inn igjen i løpet av tredje referanseperiode. Det hersker imidlertid fortsatt betydelig usikkerhet med hensyn til tempoet og intensiteten i innhenting, som avhenger av utviklingen i den helsemessige og økonomiske situasjonen i Unionen og resten av verden.
- 3) Det er fastsatt unionsdekkende ytelsesmål for tredje referanseperiode i Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903⁽³⁾. De unionsdekkende ytelsesmålene og utkastene til ytelsesplaner ble utarbeidet før utbruddet av covid-19-pandemien, og tar derfor ikke hensyn til de betydelig endrede omstendighetene for lufttransporten som følge av dette.
- 4) Som en reaksjon på covid-19-pandemiens konsekvenser for ytingen av flysikringstjenester er det i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627⁽⁴⁾ fastsatt ekstraordinære tiltak for tredje referanseperiode som fraviker bestemmelsene i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317.
- 5) I henhold til artikkel 2 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627 skal Kommisjonen fastsette reviderte unionsdekkende ytelsesmål for tredje referanseperiode innen 1. mai 2021. I tråd med artikkel 9 nr. 4 i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 skal Kommisjonen sammen med de unionsdekkende ytelsesmålene revidere følgende verdier: den unionsdekkende «referanseverdien for fastsatte kostnader», den unionsdekkende «referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden», varslingstersklene, 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.
- 6) De reviderte unionsdekkende ytelsesmålene for tredje referanseperiode som fastsettes ved denne beslutningen, tar i betraktning synspunktene fra organet for ytelsesvurdering, nettverksforvalteren, Den europeiske unions flysikkerhetsbyrå («EASA») og de nasjonale tilsynsmyndighetene, og det er tatt hensyn til samrådene med berørte parter.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 195 av 3.6.2021, s. 3, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 307/2021 av 29. oktober 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), ennå ikke kunngjort.

(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) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/903 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 (EUT L 144 av 3.6.2019, s. 49).

(4) Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627 av 3. november 2020 om ekstraordinære tiltak for tredje referanseperiode (2020–2024) for ytelses- og avgiftsordningen i Det felles europeiske luftrom som følge av covid-19-pandemien (EUT L 366 av 4.11.2020, s. 7).

- 7) De unionsdekkende ytelsesmålene for tredje referanseperiode som inngår i denne beslutningen, bygger på data som dekker medlemsstatene, Norge og Sveits.
- 8) Den antatte trafikkutviklingen som ligger til grunn for denne beslutningen, uttrykkes i flygninger i samsvar med instrumentflygereglene («IFR») og i tjenesteenheter basert på underveistrafikkprognosen fra Eurocontrols STATFOR-tjeneste av 4. november 2020. Som følge av endret terminologi hos STATFOR anses mellomscenariot eller «scenario 2» som «grunnprognosen fra STATFOR» omhandlet i artikkel 9 nr. 3 bokstav b) i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317. Denne underveistrafikkprognosen tilsvarer 4 455 611 IFR-flybevegelser og 52 594 913 underveistjenesteenheter for 2020, 5 153 494 IFR-flybevegelser og 57 373 113 tjenesteenheter for 2021, 7 303 402 IFR-flybevegelser og 86 656 273 tjenesteenheter for 2022, 8 326 704 IFR-flybevegelser og 101 925 348 tjenesteenheter for 2023 og 9 326 147 IFR-flybevegelser og 116 358 421 tjenesteenheter for 2024.
- 9) Ved fastsettelsen av unionsdekkende ytelsesmål bør det tas hensyn til økonomi, sikkerhet, miljøvern og driftsmessige aspekter samt gjensidig avhengighet eller kompromisser mellom sentrale ytelsesområder. 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 drivstoffbruket 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 på 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.
- 10) Når det gjelder det sentrale ytelsesområdet sikkerhet, ble de unionsdekkende ytelsesmålene for tredje referanseperiode fastsatt i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903 med hensyn til nivået på sikkerhetsstyringens effektivitet som skal oppnås av ytere av flysikringstjenester i det siste året av tredje referanseperiode, dvs. 2024. Disse målene bør opprettholdes. Den kraftige reduksjonen i lufttrafikk forårsaket av covid-19-krisen, og den betydelige kortsiktige volatiliteten i den forbindelse med hensyn til antall flygninger, bør ikke føre til et svekket sikkerhetsnivå. De planlagte effektivitetsforbedringene i sikkerhetsstyringen hos ytere av flysikringstjenester bør fortsatt gjennomføres i løpet av tredje referanseperiode.
- 11) Revisjonen av de unionsdekkende ytelsesmålene for tredje referanseperiode på de sentrale ytelsesområdene miljø og kapasitet bør være framtidrettet og dekke den gjenværende delen av referanseperioden, herunder kalenderåret 2021.
- 12) For kalenderåret 2020 ble de unionsdekkende ytelsesmålene på de sentrale ytelsesområdene miljø og kapasitet fastsatt i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903. Disse målene bør ikke revideres og bør ikke tas med som en del av denne beslutningen, ettersom tidsrommet for anvendelsen av dem er utløpt og de er blitt endelig gjennomført, og de kan derfor ikke justeres med tilbakevirkende kraft.
- 13) Ved revisjonen av de unionsdekkende ytelsesmålene på det sentrale ytelsesområdet miljø for de gjenværende årene av tredje referanseperiode, målt som gjennomsnittlig horisontal flygeeffektivitet underveis for den faktiske ruten, bør det tas hensyn til ytelsesnivået som er oppnådd i andre referanseperiode og i kalenderåret 2020, og til de tiltakene som er gjennomført for å optimere ATM-operasjonene. Det bør tas særlig hensyn til konsekvensene av covid-19-krisen med hensyn til horisontal flygeeffektivitet.
- 14) Dataene om den faktiske operasjonelle ytelsen hos ytere av flysikringstjenester i 2019 viser på unionsplan en statistisk signifikant korrelasjon mellom kapasitetsmangelen hos visse ytere av flysikringstjenester og forlengelsen av flygeruter. Denne korrelasjonen medførte at de faktiske flyrutene ble lengre i kalendermånedene med betydelige forsinkelser i trafikkflytstyringen («ATFM» – Air Traffic Flow Management), mens horisontal flygeeffektivitet ble tydelig forbedret i kalendermånedene med liten grad av ATFM-forsinkelser. Denne observasjonen bekreftes ytterligere med hensyn til 2020, som viste en horisontal flygeineffektivitet på 2,51 % for hele året og 2,13 % i tidsrommet mellom mars og desember, etter utbruddet av covid-19-pandemien.

- 15) Covid-19-krisen bør ikke forsinke gjennomføringen av strukturelle forbedringer på det sentrale ytelsesområdet miljø, som særlig forventes å omfatte endelig gjennomføring av luftrommet med frie ruter. Sammen med den gradvise gjennomføringen av tiltak for frie ruter over landegrensene kan dette føre til flere direkteruter, og det bør redusere antallet tilbakelagte nautiske mil og utslippene fra lufttrafikken og dermed bidra til en bærekraftig reduksjon av luftfartens karbonintensitet. I lys av den lavere trafikkmengden som forventes i den tredje referanseperioden, som bør muliggjøre ytterligere forbedringer av flygeeffektiviteten, bør de unionsdekkende ytelsesmålene på det sentrale ytelsesområdet miljø for årene 2021 og 2022 revideres for ytterligere å redusere virkningen av lufttrafikkstyring på miljøprestasjonen. Målene for årene 2023 og 2024 bør imidlertid opprettholdes på bakgrunn av den forventede gjeninnhenting av lufttrafikken mot slutten av tredje referanseperiode samt innvirkningen på den horisontale flygeeffektiviteten av elementer som ligger utenfor flysikringstjenesteyteres kontroll, herunder luftromsbrukernes flygeplanlegging og operasjonelle beslutninger.
- 16) Revisjonen av de unionsdekkende ytelsesmålene på det sentrale ytelsesområdet kapasitet, målt som gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen per flygning som skyldes flysikringstjenester, bør ta hensyn til ytelsesnivået som er oppnådd i andre referanseperiode og i kalenderåret 2020. Det bør tas særlig hensyn til konsekvensene av covid-19-krisen med hensyn til ATFM-forsinkelser i underveisfasen.
- 17) I årene forut for tredje referanseperiode skapte strukturelle kapasitets- og bemanningsproblemer betydelige ATFM-forsinkelser i mange medlemsstater, på bakgrunn av kraftig og vedvarende trafikkvekst. Den faktiske ATFM-forsinkelsen per flygning i kalenderåret 2020 utgjorde 0,35 minutter per flygning, mens den tilsvarende ATFM-forsinkelsen i 2019 hadde nådd 1,67 minutter per flygning.
- 18) På bakgrunn av den betydelige trafikkreduksjonen bør ytere av flysikringstjenester ta sikte på å holde ATFM-forsinkelsene i 2021 på et nivå som ikke overstiger det faktiske tallet fra 2020. For de tre påfølgende årene i tredje referanseperiode, der trafikken gradvis vil vende tilbake til nivået før krisen, bør det ved fastsettelsen av de felles kapasitetsmålene for Unionen tas hensyn til den optimale gjennomsnittlige ATFM-forsinkelsen per flygning for hele systemet. Videre kan det forventes at ytere av flysikringstjenester skal ha tilstrekkelig kapasitet til å møte trafikketter-spørselen i hele tredje referanseperiode, samtidig som det tas hensyn til kapasitetsrelaterte strukturelle problemer for å være forberedt på økt trafikketter-spørsel etter tredje referanseperiode.
- 19) For kalenderårene 2020 og 2021 krever gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627 revisjon av de unionsdekkende ytelsesmålene for kostnadseffektivitet, uttrykt i prosent, som gjenspeiler den årlige endringen i den gjennomsnittlige unionsdekkende fastsatte enhetskostnaden for underveisflysikringstjenester, som én enkelt periode, som unntak fra gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, der det fastsettes årlige målverdier.
- 20) Ved revisjonen av de unionsdekkende ytelsesmålene for kostnadseffektivitet bør det tas hensyn til de faktisk oppnådde resultatene, herunder de faktiske kostnadene som yterne av flysikringstjenester og medlemsstatene har pådratt seg i tidligere referanseperioder, og de nyeste tilgjengelige opplysningene for kalenderåret 2020.
- 21) De unionsdekkende referanseverdiene for tredje referanseperiode i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903 ble fastsatt på grunnlag av kostnadsberegninger og trafikkprognoser, ettersom det ikke forelå faktiske data for kalenderåret 2019. Disse referanseverdiene bør derfor revideres for å gi et korrekt bilde av de faktiske kostnadene og tjenesteeenheter som er registrert for 2019 på unionsplan.
- 22) De unionsdekkende ytelsesmålene for kostnadseffektivitet for tredje referanseperiode som er fastsatt i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903, var basert på en antakelse om vedvarende trafikkvekst i hele referanseperioden, noe som fører til økte kostnader for ytere av flysikringstjenester i forbindelse med behovet for økt kapasitet. Ettersom disse antakelsene om trafikkutviklingen er blitt betydelig nedjustert som følge av covid-19-krisen, bør nivået på de samlede fastsatte kostnadene justeres på bakgrunn av denne ugunstige situasjonen.
- 23) De siste beregningene av faktiske kostnader for kalenderåret 2020 viser en reduksjon på 1 % fra nivået for 2019 på unionsplan, mot en reduksjon på 58 % av antallet tjenesteeenheter på årsbasis. Det er naturlig at ytere av flysikringstjenester ikke fullt kan justere sine kostnadsgrunnlag i tråd med en slik unik trafikknedgang, på grunn av den høye andelen faste kostnader og forpliktelsen til kontinuerlig å opprettholde tilgangen til tjenester.
- 24) Ytere av flysikringstjenester bør imidlertid treffe forholdsmessige tiltak for å forbedre kostnadseffektiviteten i løpet av tredje referanseperiode og utnytte alle synergier og effektivitetsgevinster som kan oppnås gjennom samarbeids- og omstrukturingsinitiativer på tvers av landegrensene. Strukturelle endringer, herunder effektivitetsgevinster som følge av nye teknologiske løsninger som inngår i ATM-hovedplanen, og rasjonalisering av overflødig kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingsinfrastruktur, bør prioriteres. Ytterligere kostnadsbesparelser bør være mulig med hensyn til overtidskostnader, som forventes å forbli svært lave i tredje referanseperiode.

- 25) De framtdsrettede kostnadsberegningene for tredje referanseperiode som Kommisjonen har mottatt, antyder at de akkumulerte kostnadene for tredje referanseperiode vil overstige de faktiske kostnadene for andre referanseperiode med 8 %. Det bør bemerkes at framtdsrettede data tidligere har vist seg å overvurdere de faktiske kostnadene i forbindelse med yting av flysikringstjenester. For andre referanseperiode var kostnadsberegningene 8 % for høye i gjennomsnitt. Det kan antas at de framtdsrettede kostnadsdataene for tredje referanseperiode inneholder en lignende margin, og at de ennå ikke tar hensyn til muligheten for ytterligere kostnadsgevinster.
- 26) Det er derfor rimelig å forvente at ytere av flysikringstjenester på en passende måte tilpasser sine kostnadsgrunnlag for å ta hensyn til nedgangen i trafikketerspørselen i tredje referanseperiode, og at de unionsdekkende ytelsesmålene for kostnadseffektivitet for tredje referanseperiode derfor bør baseres på en antakelse om at de unionsdekkende fastsatte kostnadene for årene 2020 og 2021 ikke i gjennomsnitt overstiger 97 % av de unionsdekkende faktiske kostnadene som er registrert for kalenderåret 2019, og at de unionsdekkende fastsatte kostnadene for årene 2022, 2023 og 2024 ikke overstiger henholdsvis 94 %, 96 % og 97 % av de unionsdekkende faktiske kostnadene som er registrert for kalenderåret 2019.
- 27) På grunnlag av analysen utført av organet for ytelsesvurdering bør unionsdekkende fastsatte kostnader på dette nivået gjøre det mulig for ytere av flysikringstjenester å tilby den nødvendige kapasiteten i tredje referanseperiode og treffe nødvendige tiltak for å håndtere framtidig trafikkvekst, herunder sikre tilstrekkelige ressurser, utdanne flygeledere og investere i moderne teknologi. Gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 tillater dessuten mulige avvik fra de unionsdekkende ytelsesmålene dersom disse avvikene anses å være begrunnet i omstruktureringstiltak som gir luftromsbrukerne nettofordeler senest i den påfølgende referanseperioden. Ytere av flysikringstjenester bør dermed kunne reagere på omstendighetene som følger av covid-19-krisen, og samtidig bygge opp kapasitet til å dekke framtidig trafikketerspørsel og løse strukturelle problemer som påvirker den operasjonelle ytelsen.
- 28) Varslingstersklene for tredje referanseperiode, som dersom de overskrides, gjør at medlemsstatene kan be om en revisjon av ytelsesmålene i ytelsesplanene sine, bør holdes på de nivåene som er fastsatt i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903. Disse varslingstersklene anses å være tilstrekkelige ettersom de tar høyde for en rimelig variasjon i trafikken med utgangspunkt i STATFORs grunnprognose for trafikk («scenario 2») offentliggjort i november 2020, samtidig som medlemsstatene gis mulighet til å be om en revisjon av sine respektive lokale ytelsesplaner dersom den faktiske trafikken i stedet utvikler seg i tråd med STATFORs høyvekstprognose («scenario 1») eller lavvekstprognose («scenario 3»).
- 29) Sammenligningsgruppene av ytere av flysikringstjenester med et lignende operasjonelt og økonomisk miljø, som ble definert i artikkel 7 bokstav a) i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903, brukes i forbindelse med vurderingen av utkast til ytelsesplaner, særlig for å sammenligne referanseverdiene for den fastsatte enhetskostnaden i de relevante avgiftssonene. Det er klart at disse gruppene gjenspeiler situasjonen før begynnelsen av tredje referanseperiode, og at sammensetningen av disse gruppene, som fastsatt i gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903, derfor bør beholdes.
- 30) Gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903 bør oppheves.
- 31) Komiteen for det felles luftrom har ikke avgitt uttalelse. En gjennomføringsrettsakt ble ansett som nødvendig, og lederen har framlagt utkastet til gjennomføringsrettsakt for klageinstansen for videre drøfting. Tiltakene fastsatt i denne beslutningen er i samsvar med uttalelse fra klageinstansen.

TRUFFET DENNE BESLUTNINGEN:

Artikkel 1

Unionsdekkende ytelsesmål på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet

De unionsdekkende ytelsesmålene på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet, fastsatt for den sentrale ytelsesindikatoren definert i avsnitt 1 nr. 1.1 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 lufttrafikkjenester, er satt til følgende nivåer for sikkerhetsstyrings 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 2***Unionsdekkende ytelsesmål på det sentrale ytelsesområdet miljø**

Unionsdekkende ytelsesmål på det sentrale ytelsesområdet miljø, fastsatt for den sentrale ytelsesindikatoren definert i avsnitt 1 nr. 2.1 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: 2,37 % i 2021, 2,37 % i 2022, 2,40 % i 2023 og 2,40 % i 2024.

*Artikkel 3***Unionsdekkende ytelsesmål på det sentrale ytelsesområdet kapasitet**

Unionsdekkende ytelsesmål for det sentrale ytelsesområdet kapasitet, fastsatt for den sentrale ytelsesindikatoren definert i avsnitt 1 nr. 3.1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317, skal være en gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen per flygning som skyldes flysikringstjenester, på høyst 0,35 minutt per flygning i 2021, 0,5 minutt per flygning i 2022, 0,5 minutt per flygning i 2023 og 0,5 minutt per flygning i 2024.

*Artikkel 4***Unionsdekkende ytelsesmål på det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet**

1. Unionsdekkende ytelsesmål på det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet, fastsatt for den sentrale ytelsesindikatoren definert i avsnitt 1 nr. 4.1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 og for kalenderårene 2020 og 2021 med forbehold for artikkel 2 nr. 4 og artikkel 4 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627, skal være en årlig endring i den gjennomsnittlige unionsdekkende fastsatte enhetskostnaden for underveisflysikringstjenester:

- a) For de kombinerte kalenderårene 2020 og 2021, der det beregnes én enkelt gjennomsnittlig fastsatt enhetskostnad i samsvar med artikkel 4 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627: en endring på +120,1 % sammenlignet med den unionsdekkende referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden fastsatt i nr. 3.
- b) For kalenderåret 2022: en endring på –38,5 % sammenlignet med den felles gjennomsnittlige unionsdekkende fastsatte enhetskostnaden for de kombinerte kalenderårene 2020 og 2021, beregnet i samsvar med artikkel 4 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) 2020/1627.
- c) For kalenderåret 2023: en endring på –13,2 % sammenlignet med den gjennomsnittlige unionsdekkende fastsatte enhetskostnaden for kalenderåret 2022.
- d) For kalenderåret 2024: en endring på –11,5 % sammenlignet med den gjennomsnittlige unionsdekkende fastsatte enhetskostnaden for kalenderåret 2023.

2. Den unionsdekkende referanseverdien for fastsatte kostnader fastsettes til 6 265 631 152 euro i 2017-priser.

3. Den unionsdekkende referanseverdien for den fastsatte enhetskostnaden fastsettes til 50,23 euro i 2017-priser.

*Artikkel 5***Varslingsterskler**

1. Medlemsstatene kan be om en revisjon av ett eller flere ytelsesmål i ytelsesplanene i samsvar med artikkel 18 nr. 1 bokstav a) 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) i gjennomføringsforordning (EU) 2019/317 dersom variasjonen i referanseverdiene som følge av sesongavhengige oppdateringer av nettverkets driftsplan i henhold til artikkel 9 nr. 4 bokstav a) og artikkel 9 nr. 8 i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/123⁽⁵⁾ sammenlignet med referanseverdiene fra den siste versjonen av nettverkets driftsplan 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 nettverkets driftsplan 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 nettverkets driftsplan som foreligger på tidspunktet for utarbeiding av ytelsesplanen, dersom referanseverdien er større enn eller lik 0,2 minutt ATFM-forsinkelse i underveisfasen.

Artikkel 6

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) Gruppe A: Ytere av flysikringstjenester i Tyskland, Frankrike, Spania og Italia.
- b) Gruppe B: Ytere av flysikringstjenester i Norge, Sverige, Danmark, Finland og Irland.
- c) Gruppe C: Ytere av flysikringstjenester i Tsjekkia, Kroatia, Slovenia, Ungarn, Slovakia, Bulgaria, Polen, Romania og Portugal.
- d) Gruppe D: Ytere av flysikringstjenester i Kypros, Malta, Estland, Latvia, Litauen og Hellas.
- e) Gruppe E: Ytere av flysikringstjenester i Østerrike, Sveits, Belgia-Luxembourg og Nederland.

Artikkel 7

Oppheving

Gjennomføringsbeslutning (EU) 2019/903 oppheves.

Artikkel 8

Ikrafttredelse

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

Utferdiget i Brussel 2. juni 2021.

For Kommisjonen

Ursula VON DER LEYEN

President

⁽⁵⁾ Kommisjonens 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).