

**FRAMKVÆMDARÁKVÖRDUN FRAMKVÆMDASTJÓRNARINNAR
(ESB) 2019/903****2024/EES/77/02****frá 29. maí 2019**

um að setja frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins að því er varðar netið fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar fyrir þriðja viðmiðunartímabilið sem hefst 1. janúar 2020 og lýkur 31. desember 2024 (*)

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins,

með hliðsjón af reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 549/2004 frá 10. mars 2004 um setningu rammaákvæða um að koma á samevrópsku loftrými (rammareglugerðin) ⁽¹⁾, einkum a-lið 3. mgr. 11. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Í reglugerð (EB) nr. 549/2004 er kveðið á um að framkvæmdastjórnin samþykki, fyrir hvert viðmiðunartímabil, frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á meginsviðum frammistöðu, þ.e. að því er varðar öryggi, umhverfi, afkastagetu og kostnaðarhagkvæmni. Framkvæmdarreglur varðandi þessi markmið hafa verið settar fram í framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/317 ⁽²⁾. Einkum er þess krafist, í 4. mgr. 9. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, að framkvæmdastjórnin ákvarði, auk frammistöðumarkmiðanna innan alls Sambandsins, eftirfarandi: „viðmiðunargildi fyrir ákvarðaðan kostnað“ innan alls Sambandsins; „viðmiðunargildi fyrir ákvarðaðan einingarkostnað“ innan alls Sambandsins; viðvörðunarmörk, en sé farið yfir þau geta aðildarríki óskað eftir endurskoðun á frammistöðumarkmiðunum sem er að finna í frammistöðuáætlunum sem og viðmiðunarhópa veitenda flugleiðsöguþjónustu í svipuðu rekstrar- og efnahagsumhverfi. Setning reglna um ákvarðaðan kostnað er byggð á 15 gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 ⁽³⁾.
- 2) Ákvarða ætti frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins fyrir þriðja viðmiðunartímabilið (RP3), sem tekur til almanaksáranna 2020–2024, að báðum árum meðtöldum, viðmiðunargildanna innan alls Sambandsins, viðvörðunarmarkanna og viðmiðunarhópanna, fyrir 1. júní 2019 til að tími gefist til að undirbúa frammistöðuáætlanirnar sem leggja ætti fyrir framkvæmdastjórnina, eigi síðar en 1. október 2019, svo hún geti metið þær.
- 3) Hinn 16. desember 2016 skipaði framkvæmdastjórnin frammistöðumatsnefnd samevrópska loftrýmisins, í samræmi við 2. mgr. 11 gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004 og framkvæmdarákvörðun framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/2296 ⁽⁴⁾, í þeim tilgangi að aðstoða við framkvæmd frammistöðukerfisins.
- 4) Til að greiða fyrir samþykkt frammistöðumarkmiða innan alls Sambandsins fyrir þriðja viðmiðunartímabilið hafði frammistöðumatsnefndin, fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar, samráð við hagsmunaaðila á tímabilinu 20. júní 2018 til 16. janúar 2019. Þetta samráð náði til allra hagsmunaaðilanna sem taldir eru upp í 3. mgr. 10. gr. reglugerðar (EB) nr. 549/2004, þ.m.t. loftrýmisnotenda, veitenda flugleiðsöguþjónustu og fulltrúa fagfélaga, um leiðbeinandi markbil fyrir frammistöðumarkmið sem og nálgunina og aðferðina til þess að ákvarða frammistöðumarkmið og önnur gildi.
- 5) Frammistöðumatsnefndin lagði lokaskýrslu sína fyrir framkvæmdastjórnina 22. febrúar 2019. Í þeirri skýrslu er tekið tillit til breytinga, sem voru innleiddar með framkvæmdarreglugerð (ESB) 2019/317, athugasemda sem máli skipta frá hagsmunaaðilum og nýjustu hagtalna og spám fyrir þriðja viðmiðunartímabilið sem tölfraði- og spáþjónusta Evrópustofnunarinnar um öryggi flugleiðsögu (STATFOR) og aðalskrifstofa Evrópustofnunarinnar um öryggi flugleiðsögu, sem sér um að innheimta leiðargjöld, gera aðgengilegar. Í skýrslunni frá frammistöðumatsnefndinni eru settar fram forsendur og rök sem liggja til grundvallar tillögum að markmiðum, viðmiðunargildum, viðvörðunarmörkum og viðmiðunarhópum.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 144, 3.6.2019, bls. 49. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 316/2019 frá 13. desember 2019 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbæti við *Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 14, 5.3.2020, bls. 78.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 1.

⁽²⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/317 frá 11. febrúar 2019 um frammistöðu- og gjaldtökukerfi fyrir samevrópska loftrýmið og um niðurfellingu á framkvæmdarreglugerðum (ESB) nr. 390/2013 og (ESB) nr. 391/2013 (Stjtið. ESB L 56, 25.2.2019, bls. 1).

⁽³⁾ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 550/2004 frá 10. mars 2004 um að veita þjónustu á sviði flugleiðsögu í samevrópska loftrýminu (þjónustureglugerðin) (Stjtið. ESB L 96, 31.3.2004, bls. 10).

⁽⁴⁾ Framkvæmdarákvörðun framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2016/2296 frá 16. desember 2016 um skipun óháðs sérfræðingahóps sem er tilnefndur sem frammistöðumatsnefnd samevrópska loftrýmisins (Stjtið. ESB L 344, 17.12.2016, bls. 92).

- 6) Með frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins, sem sett eru fram í þessari ákvörðun, er tekið tillit til framlags frammistöðumatsnefndinnar, netstjórnandans, Flugöryggisstofnunar Evrópusambandsins (EASA) og landsbundinna eftirlitsyfirvalda. Í janúar og febrúar 2019 skipulagði framkvæmdastjórnin einnig fundi og samskipti við aðildarríkin, landsbundin eftirlitsyfirvöld, netstjórnandann og frammistöðumatsnefndina til þess að deila nýjustu upplýsingunum sem máli skipta við ákvörðun frammistöðumarkmiðanna. Í þessum umræðum var aðildarríkjunum boðið að uppfæra upphaflegu kostnaðargögnin og upplýsingarnar um umferðarspár. Í frammistöðumarkmiðunum, sem sett eru fram í þessari ákvörðun, er tekið tillit til þessara upplýsinga.
- 7) Frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins og viðmiðunargildin byggjast á gögnum sem ná yfir landfræðilegt gildissvið aðildarríkjanna, Noregs og Sviss, og nota umferðarspár fyrir leiðarflug, gefnar upp sem flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum og þjónustueiningar á grundvelli grunnspar frá tölfraði- og spáþjónustu Evrópu-stofnunarinnar um öryggi flugleiðsögu frá 18. febrúar 2019. Þessi umferðarspár fyrir leiðarflug samsvarar 10 534 000 flughreyfingum samkvæmt blindflugsreglum og 139 141 000 þjónustueiningum fyrir árið 2019, 10 824 000 flughreyfingum samkvæmt blindflugsreglum og 143 878 000 þjónustueiningum fyrir árið 2020, 10 996 000 flughreyfingum samkvæmt blindflugsreglum og 146 980 000 þjónustueiningum fyrir árið 2021, 11 191 000 flughreyfingum samkvæmt blindflugsreglum og 150 398 000 þjónustueiningum fyrir árið 2022, 11 355 000 flughreyfingum samkvæmt blindflugsreglum og 153 368 000 þjónustueiningum fyrir árið 2023 og 11 523 000 flughreyfingum samkvæmt blindflugsreglum og 156 359 000 þjónustueiningum fyrir árið 2024.
- 8) Við ákvörðun frammistöðumarkmiðanna innan alls Sambandsins, ætti að taka tillit til efnahagslegra, öryggislegra, umhverfislegra og rekstrarlegra þátta. Gerð er krafa um jafnvægi til að tryggja að ókostir eða samspil ókosta vegi ekki þyngra en áætlaður ávinningur. Með frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins fyrir þriðja viðmiðunartímabilið ætti því að taka tillit til vixltengsla eða skipta milli meginsviða frammistöðu. Með frammistöðumarkmiðunum á meginsviðum frammistöðu, að því er varðar kostnaðarhagkvæmni og afkastagetu, ætti að taka tillit til tengsla milli kostnaðarins við að auka afkastagetu og úrbótanna sem sá kostnaður getur skilað. Með frammistöðumarkmiðunum á meginsviði frammistöðu að því er varðar umhverfi ætti að taka tillit til þess að ekki er alltaf hægt að beita rekstrar-ráðstöfunum rekstrarstjórnunar flugumferðar, sem miða að því að minnka eldsneytisnotkun og þar af leiðandi að draga úr losun, í raun. Þetta er vegna rekstrartakmarkana, einkum í tengslum við öruggan aðskilnað lofffara og tiltæka afkastagetu rekstrarstjórnunar flugumferðar. Að lokum ætti að taka tillit til þeirrar staðreyndar að veiting flugleið-söguþjónustu á öruggan hátt er meginmarkmiðið í frammistöðumarkmiðunum, á meginsviði frammistöðu að því er varðar öryggi, og að öryggi ætti að vera að fullu felld inn í viðskiptaáætlanir veitenda flugleiðsöguþjónustu.
- 9) Í frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins, sem sett eru fram í þessari ákvörðun, endurspeglast metnaðurinn varðandi frammistöðu netsins í heild. Í samræmi við 14. og 15. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317 tekur framkvæmdastjórnin tillit til aðstæðna á hverjum stað við mat sitt á samkvæmni landsbundnu frammistöðumarkmiðanna eða frammistöðumarkmiða starfrænu loftrýmisumdæmanna, sem er að finna í drögunum að frammistöðuáætlun, við frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins sem kveðið er á um í þessari ákvörðun.
- 10) Frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar öryggi, sem eru þróuð í samstarfi við Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins, ættu að samsvara lágmarksstigi skilvirkni öryggisstjórnunar sem veitendur flugleiðsöguþjónustu, sem hafa fengið vottun til að veita flugumferðarþjónustu, skulu ná. Með þessum frammistöðumarkmiðum ætti að taka tillit til raunverulegrar og áætlaðrar frammistöðu á öðru viðmiðunartímabilinu og ganga lengra en sem nemur lágmarksuppfyllingu krafanna varðandi þættina í öryggisstjórnunarkerfinu. Enn fremur fól framkvæmdastjórnin Flugöryggisstofnun Evrópusambandsins það verkefni að uppfæra kröfur og leiðbeiningar til þess að vakta og tryggja rétta framkvæmd á öryggisvísunum, sem settir eru fram í 1. lið 1. þáttar og 1. lið 2. þáttar I. viðauka framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317. Því er raminnt, sem notaður er til að mæla stig skilvirkni öryggisstjórnunar, strangari en hann var á öðru viðmiðunartímabilinu, sem endurspeglast í nálguninni á því hvernig frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar öryggi á þriðja viðmiðunartímabilinu eru ákvörðuð. Með þessum markmiðum ætti einnig að taka tillit til þess hvernig breytingar á rekstrarstjórnun flugumferðar, sem eru tilkomnar með framkvæmd SESAR-verkefna, sem um getur í 3. mgr. 15. gr. a reglugerðar (EB) nr. 550/2004, hefur áhrif á öryggisstjórnun, með því að leggja áherslu á markmið um fullvissu um öryggi og stjórnun öryggisáætlu.
- 11) Með frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar umhverfi, mæld sem meðalhagkvæmni leiðarflugs í láréttum fleti fyrir raunverulega flugleið, ætti að taka tillit til þess frammistöðustigs sem náðist á öðru viðmiðunartímabilinu, þeirra ráðstafana sem gerðar voru til að ná sem mestu út úr starfrækslu rekstrarstjórnunar flugumferðar og viðeigandi framlags frammistöðunefndarinnar, netstjórnandans og landsbundnu eftirlitsyfirvaldanna.

- 12) Umhverfisáhrif vegna flugumferðar eru að aukast en hægar en áætlað var miðað við aukningu í fjölda flugferða á öðru viðmiðunartímabilinu. Viðbótarlosun á koltvísýringi „frá hliði að hliði“ (e. *gate-to-gate*), sem orsakast af óskilvirkni kerfis rekstrarstjórnunar flugumferðar, og sem reiknuð er með samanburði á raunverulegum flugleiðum og óhindruðum flugleiðum allra evrópskra flugferða, hefur haldist stöðug í kringum 6% síðustu sex ár þrátt fyrir aukningu í fjölda flugferða, þökk sé bestun á starfrækslu rekstrarstjórnunar flugumferðar í tengslum við hönnun, skipulag og flæðis- og afkastagetustýringu á neti rekstrarstjórnunar flugumferðar í Evrópu. Í heild hefur dregið úr óhagkvæmni leiðarflugs í láréttum fleti og búist er við að frammistöðumarkmiðið sem sett var fyrir annað viðmiðunartímabilið náist.
- 13) Að mestu koma úrbætur á meginsviði frammistöðu að því er varðar umhverfi til af framkvæmd loftrýmis með frjálsum flugleiðum (FRA), sem greiðir fyrir styttri flugleiðir og hagkvæmari notkun á evrópska loftrýminu. Búist er við því að loftrými með frjálsum flugleiðum verði komið í framkvæmd í stærstum hluta evrópska loftrýmisins í lok árs 2019 og í heild sinni árið 2022. Ásamt framkvæmd frjálsra flugleiða yfir landamæri, sem komið er á í áföngum, getur þetta leitt til beinni flugleiða og fækkað flognum sjómílum ásamt losun sem orsakast af flugumferð og þannig stuðlað að sjálfbærri lækun koltvísýringsstigs flugumferðar. Með þessum framkvæmdum í áföngum eru því úrbætur í hagkvæmni leiðarflugs í láréttum fleti réttlætanager fram til ársins 2022. Eftir árið 2022 ætti hagkvæmni leiðarflugs í láréttum fleti að haldast stöðug. Af þeim ráðstöfunum sem nú er gert ráð fyrir og að teknu tilliti til þess að loftför þurfa að forðast ætíðari slæm veðurskilyrði og hættusvæði og að teknu tilliti til þess að starfræksla rekstrarstjórnunar flugumferðar þarf að tryggja lágmarksaðskilnað á milli loftfara, er ekki búist við því að hagkvæmni leiðarflugs í láréttum fleti batni frekar árin 2023 og 2024.
- 14) Með frammistöðumarkmiðinu á meginsviði frammistöðu að því er varðar afkastagetu, innan alls Sambandsins, sem er mælt sem meðalseinkun á leiðarflugi vegna flæðisstjórnunar flugumferðar og á hvert flug sem rekja má til flugleiðsöguþjónustu, ætti að taka tillit til þess frammistöðustigs sem náðist á öðru viðmiðunartímabilinu og viðeigandi framlags frammistöðunefndarinnar, netstjórnandans og landsbundnu eftirlitsyfirvaldanna.
- 15) Eins og skjalfest er af netstjórnandanum hefur flugumferð í Evrópu aukist verulega á öðru viðmiðunartímabilinu og er nú í sögulegu hámarki. Flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum jukust um 13% á fyrstu fjórum árum annars viðmiðunartímabilsins og meðalseinkun á leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar fór úr 0,73 mínútum á flug árið 2015 í 1,73 mínútur á flug árið 2018, sem nemur 137% aukningu á seinkunum. Á tilteknum svæðum Sambandsins, einkum í takmörkuðum fjölda flugstjórnarmiðstöðva í miðhluta Evrópu og á aðliggjandi svæðum í Mið-Evrópu, hefur afkastageta rekstrarstjórnunar flugumferðar ekki verið nægjanleg til þess að anna þessari umferðaraukningu. Fimm flugstjórnarmiðstöðvar bera ábyrgð á meira en helmingi allra seinkana á leiðarflugi vegna flæðisstjórnunar flugumferðar, sem rakið var til afkastagetu flugumferðarstjórnar og starfsfólks í Evrópu, og í sumum þessara flugstjórnarmiðstöðva hefur ekki verið farið eftir afkastagetuáætlunum, sem settar voru fram í aðgerðaáætlun netanna. Þetta leiddi til þess að frammistöðumarkmiðið innan alls Sambandsins fyrir annað viðmiðunartímabilið, um 0,5 mínútu meðalseinkun fyrir hvert flug í flæðisstjórnun flugumferðar, náðist ekki. Búist er við því að afkastageta muni dragast saman á næstu árum.
- 16) Að teknu tilliti til umferðarspárinnar fyrir þriðja viðmiðunartímabilið er áætlað að flestir veitendur flugleiðsöguþjónustu verði færir um að uppfylla kröfurnar sem gerðar eru um afkastagetu þeirra á þriðja viðmiðunartímabilinu samkvæmt netstjórnandanum og frammistöðunefndinni. Samkvæmt upplýsingum frá landsbundnum eftirlitsyfirvöldum er þó búist við því að þjónustugæðin, sem veitendur flugleiðsöguþjónustu settu fram í aðgerðaáætlun netanna, verði áfram háð vandkvæðum hjá sumum flugstjórnarmiðstöðvum, einkum vegna ófullnægjandi fjölda starfsfólks, sérstaklega á fyrstu þremur árum þriðja viðmiðunartímabilsins. Af því leiðir að einungis er hægt að búast við því að ákjósanlegri meðalseinkun fyrir hvert flug í flæðisstjórnun flugumferðar um 0,5 mínútu í öllu kerfinu verði fyrst náð í lok þriðja viðmiðunartímabilsins. Til þess að takast á við skerta afkastagetu og til þess að ná markmiðunum, sem sett eru í þessari ákvörðun, mælir netstjórnandinn og frammistöðumatsnefndin með því að veitendur flugleiðsöguþjónustu grípi til sértækra aðgerða hjá viðkomandi flugstjórnarmiðstöðvum.
- 17) Gefa ætti upp frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar kostnaðarhagkvæmni fyrir hvert ár viðmiðunartímabilsins sem hundradshluta sem endurspeglar árlega breytingu á meðaltali ákvarðaðs einingarkostnaðar fyrir flugleiðsöguþjónustu í leiðarflugi innan alls Sambandsins. Með frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar kostnaðarhagkvæmni ætti að taka tillit til þess frammistöðustigs sem náðist á fyrsta og öðru viðmiðunartímabilinu og viðeigandi framlags frá frammistöðumatsnefndinni og landsbundnu eftirlitsyfirvöldunum.

- 18) Raunkostnaður leiðarflugs innan alls Sambandsins, gefinn upp í evrum árið 2017 (EUR 2017), hefur haldist stöðugur frá upphafi fyrsta viðmiðunartímabilsins árið 2012 þrátt fyrir verulega aukningu á umferð. Raunkostnaður fyrstu þriggja ára annars viðmiðunartímabilsins er undir samsvarandi ákvörðuðum kostnaði. Af því leiðir að samanlagður tekjuafgangur veitenda flugleiðsöguþjónustu innan alls Sambandsins hefur verið hærri en gert var ráð fyrir. Þetta, ásamt greiningunni sem frammistöðumatsnefndin gerði, gefur visbendingu um að flestir veitendur flugleiðsöguþjónustu geti náð fram frekari umbótum á kostnaðarhagkvæmni á þriðja viðmiðunartímabilinu samtímis því að bregðast við þörf á afkastagetu. Á sama tíma hafa seinkanir á flugumferð og leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar aukist verulega undanfarin ár sem getur bent til þess að ekki hafi verið sett nægilegt fjármagn í netið á öðru viðmiðunartímabilinu. Með markmiðunum að því er varðar kostnaðarhagkvæmni fyrir þriðja viðmiðunartímabilið ætti að miða að úrbótum á kostnaðarhagkvæmni ásamt því að tryggja að þessar úrbætur séu ekki gerðar á kostnað nægilegrar afkastagetu.
- 19) Loftrýmisnotendur hafa látið í ljós áhyggjur varðandi fjárfestingarverkefni, sem hefðu veitt nauðsynlega afkastagetu, sem hætt hefur verið við eða sem hafa verið frestað. Kostnaðurinn við slík verkefni var oft að hluta til eða í heild innifalinn í ákvörðuðum kostnaði á fyrri viðmiðunartímabilum og var þess vegna innifalinn í gjöldunum. Ef hluti af tekjuafgangi veitenda flugleiðsöguþjónustu varð til út frá nauðsynlegum fjárfestingum sem ekki komu til framkvæmda eða var frestað væri hægt að nota þennan tekjuafgang til þess að fjármagna nauðsynlegar fjárfestingar á þriðja viðmiðunartímabilinu ef ekki er búið að greiða hann út sem arð til hluthafa eða í ríkissjóð. Þegar vaxtastig er ákveðið í þeim tilgangi að reikna út fjármagnskostnað ættu veitendur flugleiðsöguþjónustu enn fremur að taka tillit til áhættutakmarkana fyrir veitendur flugleiðsöguþjónustu, samkvæmt fyrirkomulaginu við áhættuskiptingu vegna umferðar og kostnaðar og almennt hagstæðra fjármögnunarskilyrða.
- 20) Áætluðu úrbæturnar á kostnaðarhagkvæmni á þriðja viðmiðunartímabilinu ættu að byrja að reiknast frá viðmiðunar gildinu fyrir ákvarðaða einingarkostnaðinn innan alls Sambandsins, sem reiknað er út með því að deila viðmiðunar gildinu fyrir ákvarðaða kostnaðinn með umferðarspánni sem er gefin upp í þjónustueiningum fyrir árið 2019. Viðmiðunargildið fyrir ákvarðaðan kostnað innan alls Sambandsins er reiknað með því að nota línulega aðhvarfsgreiningu á raunkostnaðinn fyrir árin 2015, 2016 og 2017 og er leiðrétt með hliðsjón af síðasta kostnaðarmati, sem liggur fyrir, breytileika í umferð og þýðingu þeirra í tengslum við kostnað.
- 21) Ákvarðaði kostnaðurinn innan alls Sambandsins fyrir þriðja viðmiðunartímabilið ætti aðeins að aukast lítillega á þriðja viðmiðunartímabilinu, yfir viðmiðunargildið fyrir ákvarðaðan kostnað. Þetta er réttlætjanlegt til þess að bæta gæði þjónustu, einkum til að ráða bót á skertri afkastagetu í evrópska loftrýminu. Á tímabili sem nær bæði yfir annað og þriðja viðmiðunartímabilið ætti árlega breytingin á meðaltali ákvarðaða einingarkostnaðarins fyrir flugleiðsöguþjónustu í leiðarflugi innan alls Sambandsins að vera $-2,7\%$ á ári.
- 22) Til viðbótar við frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins ætti að setja viðvörunarmörk en sé farið yfir þau geta aðildarríkin óskað eftir endurskoðun á frammistöðumarkmiðunum sem er að finna í frammistöðuáætlunum. Í framkvæmdarreglugerð (ESB) 2019/317 er kveðið á um þrjú mismunandi viðvörunarmörk sem byggjast á eftirfarandi breytum: frábrigði raunverulegrar umferðar frá umferðarspá á tilteknu almanaksári, gefið upp sem hundraðshluti flughreyfinga samkvæmt blindflugsreglum, frábrigði raunverulegrar umferðar frá umferðarspá á tilteknu almanaksári, gefið upp sem hundraðshluti þjónustueininga og breytingu á viðmiðunargildum sem afleiðing af árstíðabundinni uppfærslu aðgerðaáætlunar netanna. Breytingar á undirliggjandi þáttunum í þessum viðvörunarmörkum geta haft veruleg áhrif á veitingu flugleiðsöguþjónustu, bæði varðandi rauntekjur og væntingar hvað varðar afkastagetu.
- 23) Við ákvörðun viðvörunarmarkanna ætti að taka tillit til markbila umferðarspár, gefin upp sem leiðarflugs þjónustueiningar og flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum, frá lágmarksvexti til hámarksvaxtar samkvæmt tölfraði- og spáþjónustu Evrópustofnunarinnar um öryggi flugleiðsögu. Spátímabilið til langs tíma, þ.e. til loka ársins 2024, felur í sér ákveðna óvissu, einkum með tilliti til hagvaxtar, þeirrar fyrirætlunar Bretlands að segja sig úr Sambandinu, landfræðipólitískra áhættuþátta sem geta valdið lokun loftrýma og breytileika umferðarflæðis, eins og sást á öðru viðmiðunartímabilinu, sem og þróunar efnahagslegra tengsla við nýja markaði. Tekið er tillit til þessara áhættuþátta í spánum á grundvelli þeirra upplýsinga sem eru aðgengilegar fram til febrúar 2019. Áfram er þó óvissa í efnahagsmálum og áhættuvægið er mjög breytilegt.
- 24) Til viðbótar við frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins ætti að koma á fót viðmiðunarhópum veitenda flugleiðsöguþjónustu í svipuðu rekstrar- og efnahagsumhverfi, í þeim tilgangi að meta frammistöðumarkmið á meginsviði frammistöðu að því er varðar kostnaðarhagkvæmni. Til þess að koma á fót þessum hópum ætti að taka tillit til flækjustigs í loftrými, umfangs og breytileika umferðar, framfærslukostnaðar og starfsmannakostnaðar vegna flugumferðarstjóra hjá öllum veitendum flugleiðsöguþjónustu.

- 25) Ekki ætti að víkja frá gildum frammistöðumarkmiðanna innan alls Sambandsins og viðvörunarmarkanna, sem ákvörðuð voru við samþykkt þessara framkvæmdarákvörðunar, jafnvel þó að lög Sambandsins hætti síðar að gilda um Bretland og enginn útgöngusamningur hafi öðlast gildi. Í raun myndi sá mögulegi atburður ekki hafa efnisleg áhrif á ákvörðun þessara gilda. Frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar öryggi eru ákvörðuð af þáttum sem eru óháðir fjölda aðildarríkja. Frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar umhverfi eru háð flugleiðum en hvort þær flugleiðir ná eingöngu til loftrýmis aðildarríkja eða einnig til loftrýmis þriðju landa skiptir ekki máli. Útreikningar hafa sýnt að áhrif þess að Bretland gangi úr Sambandinu á frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar afkastagetu og kostnaðarhagkvæmni yrðu óveruleg og ef það myndi gerast yrði ekki nauðsynlegt að breyta markmiðunum. Viðmiðunargildin fyrir ákvarðaða kostnaðinn, viðmiðunargildin fyrir ákvarðaða einingarkostnaðinn og viðmiðunarhóparnir ættu þó að vera háð því hvort lög Sambandsins eða útgöngusamningur gildi um Bretland á þeim degi sem þessi framkvæmdarákvörðun öðlast gildi eða hvort hvorug þessara tveggja sviðsmynda eigi við.
- 26) Ráðstafanirnar, sem kveðið er á um í þessari ákvörðun, eru í samræmi við álit nefndarinnar um samevrópskt loftrými.

SAMÞYKKT ÁKVÖRDUN ÞESSA:

1. gr.

Gildissvið

Ákvörðun þessi gildir um þriðja viðmiðunartímabilið sem um getur í 7. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317.

2. gr.

Frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar öryggi

Frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar öryggi, eins og um getur í lið 1.1 í 1. þætti I. viðauka framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, sem veitendur flugleiðsöguþjónustu, sem hafa fengið vottun til að veita flugumferðarþjónustu, skulu ná fyrir lok árs 2024, eru ákvörðuð á eftirfarandi stigi skilvirkni öryggisstjórnunar:

- a) að lágmarki á stigi C fyrir markmið öryggisstjórnunar; „öryggismenning“, „öryggisstefna og -markmið“, „fullvissa um öryggi“ og „efling öryggis“,
- b) að lágmarki á stigi D fyrir markmið öryggisstjórnunar; „stjórnun öryggisáætlu“.

3. gr.

Frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar umhverfi

Frammistöðumarkmiðin innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar umhverfi, eins og skilgreint er í lið 2.1 í 1. þætti I. viðauka framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, skulu vera gefin upp sem meðalhagkvæmni leiðarflugs í láréttum fleti fyrir raunverulega flugleið og mæld sem flogin meðalviðbótarvegalengd miðað við stórbaugsbogann og skulu ekki fara yfir eftirfarandi hundradshluta: 2,53% á árinu 2020, 2,47% á árinu 2021, 2,40% á árinu 2022, 2,40% á árinu 2023 og 2,40% á árinu 2024.

4. gr.

Frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar afkastagetu

Í frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins á megin sviði frammistöðu að því er varðar afkastagetu, í samræmi við lið 3.1 í 1. þætti I. viðauka framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, skal meðalseinkun á leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar, sem rekja má til flugleiðsöguþjónustu, vera að hámarki 0,9 mínúta á flug árið 2020, 0,9 mínúta á flug árið 2021, 0,7 mínúta á flug árið 2022, 0,5 mínúta á flug árið 2023 og 0,5 mínúta á flug árið 2024.

5. gr.

Frammistöðumarkmið innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar kostnaðarhagkvæmni

1. Í frammistöðumarkmiðunum innan alls Sambandsins á meginsviði frammistöðu að því er varðar kostnaðarhagkvæmni, eins og skilgreint er í lið 4.1 í 1. þætti I. viðauka framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, skal árleg breyting á meðaltali ákvarðaða einingarkostnaðarins fyrir flugleiðsöguþjónustu í leiðarflugi innan alls Sambandsins vera $-1,9\%$ fyrir árið 2020, $-1,9\%$ fyrir árið 2021, $-1,9\%$ fyrir árið 2022, $-1,9\%$ fyrir árið 2023 og $-1,9\%$ fyrir árið 2024. Árlegu breytinguna skal byrja að reikna út frá viðmiðunargildinu fyrir ákvarðaða einingarkostnaðinn sem tilgreindur er í 3. mgr.

2. Viðmiðunargildið fyrir ákvarðaðan kostnað skal vera:

- a) sem nemur 6 245 065 000 evrum (EUR 2017) ef lög Sambandsins hætta að gilda um Bretland á dagsetningu fyrir gildistöðudag þessarar framkvæmdarákvörðunar og enginn útgöngusamningur við Bretland hefur öðlast gildi fyrir þann dag,
- b) sem nemur 7 047 092 000 evrum (EUR 2017) í öllum öðrum tilvikum.

3. Viðmiðunargildið fyrir ákvarðaða einingarkostnaðinn skal vera:

- a) sem nemur 49,29 evrum (EUR 2017) ef lög Sambandsins hætta að gilda um Bretland á dagsetningu fyrir gildistöðudag þessarar framkvæmdarákvörðunar og enginn útgöngusamningur við Bretland hefur öðlast gildi fyrir þann dag,
- b) sem nemur 50,65 evrum (EUR 2017) í öllum öðrum tilvikum.

6. gr.

Viðvörðunarmörk

1. Aðildarríkin geta óskað eftir endurskoðun á einu eða fleirum frammistöðumarkmiðum, sem er að finna í frammistöðuáætlunum, í samræmi við i-lið a-liðar 1. mgr. 18. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, ef:

- a) raunverulega umferðin, sem Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu skráir, vikur um a.m.k. 10% á tilteknu almanaksári frá umferðarspánni í frammistöðuáætluninni, sem samþykkt er í samræmi við 16. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, gefin upp sem flughreyfingar samkvæmt blindflugsreglum,
- b) raunverulega umferðin, sem Evrópustofnun um öryggi flugleiðsögu skráir, vikur um a.m.k. 10% á tilteknu almanaksári frá umferðarspánni í frammistöðuáætluninni, sem samþykkt er í samræmi við 16. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, gefin upp sem þjónustueiningar.

2. Aðildarríki geta óskað eftir endurskoðun á einu eða fleirum frammistöðumarkmiðum, sem er að finna í frammistöðuáætlunum, í samræmi við i-lið a-liðar 1. mgr. 18. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/317, ef breytingarnar á viðmiðunargildunum sem afleiðing af árstíðabundinni uppfærslu aðgerðaáætlunar netanna, samkvæmt a-lið 4. mgr. 9. gr. og 8. mgr. 9. gr. framkvæmdarreglugerðar (ESB) 2019/123 ⁽⁵⁾, í samanburði við viðmiðunargildin í nýjustu útgáfunni af aðgerðaáætlun netanna, sem lá fyrir á þeim tíma sem frammistöðuáætlunin var unnin, eru a.m.k.:

- a) 0,05 mínútna seinkun á leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar, ef viðmiðunargildið í nýjustu útgáfunni af aðgerðaáætlun netanna, sem lá fyrir á þeim tíma sem frammistöðuáætlunin var unnin, er minna en 0,2 mínútna seinkun á leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar eða,
- b) 0,04 mínútna seinkun á leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar jókst um 5% af viðmiðunargildinu í nýjustu útgáfunni af aðgerðaáætlun netanna, sem lá fyrir á þeim tíma sem frammistöðuáætlunin var unnin, ef viðmiðunargildið er hærra eða jafnt 0,2 mínútna seinkun á leiðarflugi í flæðisstjórnun flugumferðar.

⁽⁵⁾ Framkvæmdarreglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 2019/123 frá 24. janúar 2019 um ítarlegar reglur um framkvæmd í tengslum við starfsemi neta fyrir rekstrarstjórnun flugumferðar og um niðurfellingu reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 677/2011 (Stjtið. ESB L 28, 31.1.2019, bls. 1).

7. gr.

Viðmiðunarhópar

Viðmiðunarhópar veitenda flugleiðsöguþjónustu í svipuðu rekstrar- og efnahagsumhverfi, í þeim tilgangi að meta frammistöðumarkmið á meginsviði frammistöðu að því er varðar kostnaðarhagkvæmni, skulu vera eftirfarandi:

- a) ef lög Sambandsins hætta að gilda um Bretland á dagsetningu fyrir gildistökuðag þessarar framkvæmdarákvörðunar og enginn útgöngusamningur við Bretland hefur öðlast gildi fyrir þann dag:
- i. hópur A: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Þýskalandi, Frakklandi, á Spáni og Ítalíu,
 - ii. hópur B: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Noregi, Svíþjóð, Danmörku, Finnlandi og á Írlandi,
 - iii. hópur C: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Tékklandi, Króatíu, Slóveníu, Ungverjalandi, Slóvakíu, Búlgaríu, Póllandi, Rúmeníu og Portúgal,
 - iv. hópur D: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Kýpur, Möltu, Eistlandi, Lettlandi, Litáen og á Grikklandi,
 - v. hópur E: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Austurríki, Sviss, Belgíu-Lúxemborg og Hollandi,
- b) í öllum öðrum tilvikum:
- i. hópur A: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Þýskalandi, Bretlandi, Frakklandi, á Spáni og Ítalíu,
 - ii. hópur B: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Noregi, Svíþjóð, Danmörku, Finnlandi og á Írlandi,
 - iii. hópur C: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Tékklandi, Króatíu, Slóveníu, Ungverjalandi, Slóvakíu, Búlgaríu, Póllandi, Rúmeníu og Portúgal,
 - iv. hópur D: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Kýpur, Möltu, Eistlandi, Lettlandi, Litáen og á Grikklandi,
 - v. hópur E: veitendur flugleiðsöguþjónustu í Austurríki, Sviss, Belgíu-Lúxemborg og Holland.

8. gr.

Ákvörðun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Gjört í Brussel 29. maí 2019.

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Jean-Claude JUNCKER

forseti.