



2024/1688

17.6.2024

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2024/1688**

af 12. juni 2024

**om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den fjerde referenceperiode fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen)<sup>(1)</sup>, særlig artikel 11, stk. 3, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) De detaljerede krav vedrørende Kommissionens vedtagelse af EU-dækkende præstationsmål for de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet er fastsat i artikel 9, stk. 3 og 4, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317<sup>(2)</sup>.
- (2) I overensstemmelse med artikel 9, stk. 3, første afsnit, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal de unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode (RP4), som dækker kalenderårene 2025-2029, vedtages inden den 1. juni 2024 for at give medlemsstaterne tid til at udarbejde præstationsplaner, som bør forelægges Kommissionen til vurdering senest den 1. oktober 2024.
- (3) Som forberedelse til fastsættelsen af de unionsdækkende præstationsmål for RP4 har Kommissionen offentliggjort vejledende unionsdækkende målintervaller med henblik på høring af de interessenter, der er omhandlet i artikel 10, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004, andre relevante personer og organisationer og, for så vidt angår sikkerhedsaspekter, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA). Disse vejledende unionsdækkende målintervaller blev formelt fastsat ved Kommissionens afgørelse (EU) 2023/2481<sup>(3)</sup> på grundlag af henstillingerne fra det præstationsvurderingsorgan, som Kommissionen har udpeget i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004. De høringsaktiviteter, som Kommissionen med støtte fra præstationsvurderingsorganet gennemførte om de unionsdækkende målintervaller, omfattede et møde for interessenter, der blev afholdt den 8. november 2023, og en onlineundersøgelse, der var tilgængelig fra den 4. oktober 2023 til den 1. december 2023.
- (4) Præstationsvurderingsorganet forelagde i marts 2024 Kommissionen sin endelige rapport om de foreslåede unionsdækkende præstationsmål for RP4. Rapporten indeholder en detaljeret beskrivelse af de antagelser, begrundelser og analyser, der ligger til grund for de foreslåede mål samt af de tilhørende referenceværdier, varslingsstærkelværdier og sammenligningsgrupper. Rapporten skitserer også resultaterne af den høring af interessenter, der er omhandlet i betragtning (3). Præstationsvurderingsorganet gjorde brug af de seneste trafikantagelser for RP4 fra Eurocontrols Statistics and Forecast Service (STATFOR).

<sup>(1)</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

<sup>(2)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/317/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj)).

<sup>(3)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2023/2481 af 10. november 2023 om fastsættelse af vejledende intervaller for de unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den fjerde referenceperiode (2025-2029) (EUT L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj>).

- (5) De unionsdækkende præstationsmål for RP4, der er fastsat i denne afgørelse, bygger på input fra præstationsvurderingsorganet, netforvalteren, Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og de nationale tilsynsmyndigheder, og høringerne af interessenter er taget i betragtning.
- (6) Denne afgørelse dækker det geografiske anvendelsesområde for præstations- og afgiftsordningen, dvs. medlemsstaterne, Norge og Schweiz. De unionsdækkende præstationsmål for RP4 og de tilhørende referenceværdier er fastsat på grundlag af STATFOR's basistrafikprognose, der blev offentliggjort i februar 2024, udtrykt i antal flybevægelser udført i henhold til instrumentflyverreglerne (IFR) og i tjenesteenheder. På unionsbasis svarer denne overflyvningstrafikprognose samlet til 9 552 000 IFR-bevægelser og 128 933 200 tjenesteenheder for 2024, 9 787 000 IFR-bevægelser og 133 040 200 tjenesteenheder for 2025, 10 004 000 IFR-bevægelser og 136 927 200 tjenesteenheder for 2026, 10 209 000 IFR-bevægelser og 140 566 200 tjenesteenheder for 2027, 10 430 000 IFR-bevægelser og 144 385 200 tjenesteenheder for 2028 og 10 594 000 IFR-bevægelser og 147 464 200 tjenesteenheder for 2029.
- (7) De EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed, målt som niveauet for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, der skal opnås af luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret til at udføre lufttrafik tjenester, bør føre til, at flyvesikkerheden bringes over minimumskravene til luftfartstjenesteudøvernes sikkerhedsforvaltningssystemer. Niveauet for disse præstationsmål bør fastsættes under hensyntagen til den faktiske og målrettede præstation i det centrale præstationsområde flyvesikkerhed i den tredje referenceperiode (RP3) og de yderligere forbedringer, der er nødvendige i RP4 i lyset af den seneste lovgivningsmæssige og operationelle udvikling.
- (8) Desuden bør der tages hensyn til den indbyrdes afhængighed mellem det centrale præstationsområde flyvesikkerhed og de andre centrale præstationsområder i præstations- og afgiftsordningen, idet det anerkendes, at sikkerhedsforvaltning fungerer som en kontrolmekanisme, der sikrer, at eksogene eller endogene faktorer, der påvirker flyvesikkerheden i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester, identificeres og håndteres behørigt. Ligesom i RP3 bør der derfor sættes særligt fokus på yderligere at styrke kapaciteten inden for styring af flyvesikkerhedsrisici, som bør have et mere ambitiøst mål for præstationsniveauet end de andre sikkerhedsforvaltningsområder.
- (9) Den metode, der ligger til grund for målingen af den centrale præstationsindikator for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, er blevet ajourført af EASA med henblik på RP4. Den ajourførte metode har til formål at sikre tilpasning til industriens relevante bedste praksis under hensyntagen til den lovgivningsmæssige og tekniske udvikling. De betingelser, som luftfartstjenesteudøvere skal opfylde for at nå et bestemt mål for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, der betegnes som »gennemførelsesniveauet« og går fra A til D, er således blevet strengere i forhold til RP3. Som følge af disse ændringer er præstationsmålene for flyvesikkerhed for RP3 og RP4 ikke direkte sammenlignelige.
- (10) De unionsdækkende præstationsmål for RP4 for det centrale præstationsområde miljø, målt som den gennemsnitlige horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane, bør afspejle dagsordenen for den europæiske grønne pagt. Unionen har fastsat retlige forpligtelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 (\*) for at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og opnå en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990 senest i 2030. Med henblik herpå bør alle økonomiske sektorer, herunder lufttransport, bidrage til de nødvendige reduktioner af drivhusgasemissionerne. Med hensyn til lufttrafikstyring indebærer dette, at flyveineffektivitet, der fører til et for stort brændstofforbrug og drivhusgasemissioner, bør håndteres effektivt. Dette bør også omfatte passende operationelle foranstaltninger til afbødning af ineffektivitet som følge af faktorer, der ligger uden for luftfartstjenesteudøvernes kontrol, såsom vejrforhold og farlige områder, der er lukket for trafik.

(\*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (»den europæiske klimalov«) (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

- (11) Ved fastsættelsen af niveauet for de unionsdækkende præstationsmål for RP4 for det centrale præstationsområde miljø, bør der tages højde for de tidligere præstationer inden for dette centrale præstationsområde, de anslåede fordele som følge af foranstaltningerne i planen til forbedring af det europæiske rutenet, der er omhandlet i bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 <sup>(i)</sup> samt konsekvenserne af Ruslands angrebskrig mod Ukraine for lufttrafikken i luftrummet.
- (12) Desuden bør der tages hensyn til den indbyrdes afhængighed mellem de centrale præstationsområder miljø og kapacitet. Præstationsvurderingsorganets analyse viser, at præstationerne på områderne miljø og kapacitet er tæt forbundne. De målrettede forbedringer af den horisontale flyveeffektivitet i RP4 kræver derfor også, at luftfartstjenesteudøverne effektivt afhjælper eventuelle eksisterende kapacitetsmangler, der begrænser tilgængeligheden af luftrum og dermed fører til suboptimale flyvebaner, når overbelastede områder skal omgås.
- (13) Eftersom de operationelle foranstaltninger, der skal træffes af luftfartstjenesteudøverne, herunder fordelene ved foranstaltningerne i planen til forbedring af det europæiske rutenet, gradvist vil blive til virkelighed i RP4, og i betragtning af den forventede trafikvækst i RP4, som kan påvirke operationernes kompleksitet, bør der målrettet søges forbedringer af miljøpræstationerne i RP4 gennem en trinvis tilgang, idet der også tages hensyn til konsekvenserne af Ruslands angrebskrig mod Ukraine for lufttrafikken i visse medlemsstater.
- (14) I betragtning af den indbyrdes afhængighed mellem de centrale præstationsområder miljø og kapacitet, jf. betragtning (12), og i betragtning af vigtigheden af at reducere lufttrafikstyringens miljøpåvirkning til støtte for opfyldelsen af den grønne pagts mål bør de unionsdækkende præstationsmål for kapacitet i RP4, målt som den gennemsnitlige overflyvningsforsinkelse i lufttrafikreguleringen (ATFM) pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, fastsættes på et niveau, der sikrer en passende kvalitet af tjenesterne.
- (15) De unionsdækkende kapacitetsmål for RP4 bør navnlig fremme en hurtig og effektiv afhjælpning af den mangeårige mangel på lufttrafikstyringskapacitet, som visse luftfartstjenesteudøvere står over for. Sådanne kapacitetsproblemer er blevet observeret siden den anden referenceperiode (RP2, 2015-2019), og de er dukket op igen i kølvandet på covid-19-krisen, som i mange tilfælde forårsagede en betydelig reduktion i antallet eller suspension af uddannelsen af nye flyveledere, selv for de områdekontrolcentre, hvor antallet af flyveledere historisk set var for lave til i tilstrækkelig grad at dække behovet. I nogle områder af Unionen, navnlig i et begrænset antal områdekontrolcentre i Europas kerneområde, har lufttrafikstyringskapaciteten derfor ikke været tilstrækkelig til at håndtere genopretningen af lufttrafikken efter den store nedgang i trafikken under covid-19-pandemien.
- (16) Desuden bør ændringerne i trafikken som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine tages i betragtning, da dette har medført en betydelig stigning i antallet af flyvninger i visse medlemsstater som følge af et skift i trafikstrømmene. Denne situation udgør en udfordring for de berørte luftfartstjenesteudøvere, som også vil skulle tage højde for stor og stigende trafik i RP4. Den konstaterede fortætning af trafikstrømmene i visse områder forværres yderligere af lukningen af den civile lufttrafik i visse dele af det luftrum, som medlemsstaterne kontrollerer i nærheden af grænsen til Ukraine.

<sup>(i)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/123 af 24. januar 2019 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ophævelse af Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 28 af 31.1.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/123/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj)).

- (17) Endelig bør der tages hensyn til luftfartstjenesteudøvernes kapacitetsforbedrende foranstaltninger, som allerede er medtaget i den europæiske netoperationsplan, jf. artikel 9 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123. Den seneste udgave af netoperationsplanen, der dækker perioden 2023-2027 <sup>(6)</sup>, omfatter kapacitetsforbedringer foretaget af de fleste af de områdekontrolcentre, som historisk set har bidraget væsentligt til overflyvnings-ATFM-forsinkelser, herunder gennemførelsen af de nyeste lufttrafikstyringssystemer og avancerede flyvekontrolværktøjer. På grundlag af den foreliggende analyse vil disse investeringer i væsentlig grad forbedre kapacitetspræstationerne i disse områdekontrolcentre i løbet af RP4. Der forventes også specifikke driftsmæssige fordele i RP4 af den del af SESAR's Fælles Projekt 1, der omhandler lufttrafikstyringsfunktionaliteter, og som er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/116 <sup>(7)</sup>, som vil blive udrullet i løbet af RP4-tidsrammen.
- (18) Ifølge netoperationsplanen, jf. betragtning (17), forventes en række områdekontrolcentre ikke desto mindre at stå over for udfordringer med hensyn til at imødekomme den forventede trafikefterspørgsel i de første år af RP4, navnlig på grund af det vedvarende utilstrækkelige antal flyveledere. De berørte luftfartstjenesteudøvere bør benytte alle tilgængelige midler for at afhjælpe de konstaterede strukturelle kapacitets- og personaleproblemer og minimere eventuelle dermed forbundne negative virkninger for nettets præstationer. De unionsdækkende præstationsmål for kapacitet bygger på den antagelse, at der gøres fremskridt med hensyn til at afhjælpe kapacitetsmangler inden udgangen af RP3, og at luftfartstjenesteudøverne fremskynder tilvejebringelsen af betydelig yderligere kapacitet i løbet af RP4.
- (19) Hvis en medlemsstat som følge af krigen i Ukraine og det deraf følgende skift i trafikstrømmene står over for en betydelig yderligere trafik og en betydelig stigning i operationernes kompleksitet, jf. betragtning (16), er det vanskeligere for den pågældende medlemsstat at opnå overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for kapacitet. Den pågældende medlemsstat bør derfor i sit udkast til præstationsplan fremlægge tilstrækkelige oplysninger om de operationelle virkninger for luftfartstjenesteudøveren som følge af krigen i Ukraine, således at Kommissionen kan tage hensyn til disse omstændigheder, når den vurderer de foreslåede lokale præstationsmål for RP4 for så vidt angår deres overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for kapacitet.
- (20) De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet for hvert år i referenceperioden (udtrykt i procent) afspejler ændringen fra år til år af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for luftfartstjenester. De foreløbige omkostnings- og trafikdata for RP4, som medlemsstaterne fremlagde i juni 2023, bør anvendes som et input til fastsættelsen af unionsdækkende mål sammen med præstationsvurderingsorganets fremadrettede ekspertanalyse af RP4-omkostningerne og de potentielle forbedringer af omkostningseffektiviteten, som præstationsvurderingsorganet har anslået for RP4, på grundlag af en analyse af den eksisterende omkostningsineffektivitet i leveringen af overflyvningsluftfartstjenester.
- (21) Den indbyrdes afhængighed med andre centrale præstationsområder bør også tages i betragtning. De unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet for RP4 bør fastsættes på et niveau, der styrker de nødvendige forbedringer af de operationelle præstationer i de centrale præstationsområder miljø og kapacitet. Med henblik herpå er det nødvendigt at øge de fastlagte omkostninger på EU-niveau i RP4 i forhold til RP3 med henblik på at muliggøre en bedre kvalitet af tjenesterne, herunder foranstaltninger til fremskyndelse af rekruttering og uddannelse af flyveledere og øgede investeringer i moderne teknologi.

<sup>(6)</sup> <https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027>.

<sup>(7)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/116 af 1. februar 2021 om oprettelse af det Fælles Projekt 1 til støtte for gennemførelsen af den europæiske masterplan for lufttrafikstyringen, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004, om ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 409/2013 og om ophævelse af Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 716/2014 (EUT L 36 af 2.2.2021, s. 10, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2021/116/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj)).

- (22) Den årlige stigning i de fastlagte omkostninger i RP4 bør forblive under den forventede trafikvækst for at fremme yderligere forbedringer af omkostningseffektiviteten og stordriftsfordele i forbindelse med leveringen af tjenester. Luftfartstjenesteudøvere bør drage fordel af synergierne ved grænseoverskridende samarbejde og ved andre strukturelle ændringer i tilrettelæggelsen og leveringen af tjenester. I den periode, der dækker både RP4 og RP3, bør den langsigtede unionsdækkende ændring i den fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester udgøre -1,0 % om året.
- (23) Visse medlemsstater har som følge af Ruslands angrebskrig mod Ukraine mistet en betydelig del af den lufttrafik, som de normalt betjente. Denne trafikreduktion vil i RP4 fortsat påvirke omkostningseffektiviteten for luftfartstjenesteudøvere i de berørte medlemsstater betydeligt. Kommissionen har allerede i RP3 i sine afgørelser (EU) 2022/2423<sup>(8)</sup> og (EU) 2022/2426<sup>(9)</sup> fastsat en metode til at tage hensyn til disse ekstraordinære omstændigheder som led i vurderingen af overensstemmelsen mellem de lokale præstationsmål for omkostningseffektivitet og de unionsdækkende præstationsmål i henhold til artikel 11, stk. 3, litra c), i forordning (EF) nr. 549/2004.
- (24) De forventede forbedringer af omkostningseffektiviteten for RP4 bør beregnes med udgangspunkt i den unionsdækkende referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning, der fremkommer ved at dividere referenceværdien for de unionsdækkende fastlagte omkostninger med STATFOR's basistrafikprognose udtrykt i tjenesteenheder for 2024. Referenceværdien for de unionsdækkende fastlagte omkostninger bør anslås ved at anvende de seneste tilgængelige data om de faktiske omkostninger ved levering af luftfartstjenester i RP3, justeret på grundlag af de foreløbige omkostningsdata for 2024, som medlemsstaterne fremlagde i juni 2023, og skøn over omkostningsniveauet for 2024 på grundlag af præstationsvurderingsorganets analyse. Der bør tages hensyn til de forventede trafikudsving i den resterende periode af RP3 og deres betydning for omkostningerne.
- (25) Ved fastsættelse af varslingsstærskelværdier, over hvilke medlemsstaterne kan anmode om revision af præstationsmålene i præstationsplanerne, bør der tages hensyn til trafikprognoseintervaller for så vidt angår overflyvningstjenesteenheder og IFR-bevægelser fra lille til stor vækst baseret på Eurocontrols STATFOR-prognose. Den lange prognoseperiode indtil slutningen af 2029 betyder, at der hersker en vis usikkerhed, navnlig med hensyn til de geopolitiske risici, den økonomiske vækst og udsving i trafikstrømmene, som konstateret i RP3, samt udviklingen af økonomiske bånd med vækstmarkeder. Disse varslingsstærskelværdier bør tage højde for en rimelig variation i trafikmængden med udgangspunkt i STATFOR's basistrafikprognose, der blev offentliggjort i februar 2024, samtidig med at medlemsstaterne får mulighed for at anmode om en revision af deres præstationsplaner, hvis den faktiske trafik snarere udvikler sig i tråd med STATFOR's højvækstprognose eller STATFOR's lavvækstprognose.
- (26) Ud over de unionsdækkende præstationsmål bør der fastsættes sammenligningsgrupper af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, med henblik på at vurdere præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet. Der bør ved fastsættelsen af disse grupper tages højde for luftrumets kompleksitet, trafikniveauer og -udsving, leveomkostninger og inflation.
- (27) Udvalget for det Fælles Luftrum afgav en negativ udtalelse. Det blev anset for at være nødvendigt med en gennemførelsesretsakt, og formanden forelagde udkastet til en gennemførelsesretsakt for appeludvalget til yderligere drøftelse. Appeludvalget har ikke afgivet udtalelse —

<sup>(8)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2022/2423 af 5. december 2022 om overensstemmelse mellem præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt af Sverige i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (EUT L 318 af 12.12.2022, s. 116. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj>).

<sup>(9)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2022/2426 af 5. december 2022 om overensstemmelse mellem præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt af Letland i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (EUT L 318 af 12.12.2022, s. 147. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj>).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

### Anvendelsesområde

Med denne afgørelse fastsættes unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den fjerde referenceperiode, der omfatter de fem kalenderår 2025-2029.

#### Artikel 2

### Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed som omhandlet i bilag I, afsnit 1, punkt 1.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, der inden udgangen af 2029 skal nås af luftfartstjenesteudøvere, der er certificeret til at udøve lufttrafiktjenester, fastsættes til følgende niveauer for sikkerhedsforvaltningens effektivitet, udtrykt som Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagenturs (EASA) gennemførelsesniveau fra niveau A til D:

- (a) som minimum niveau C for forvaltningsmålene »flyvesikkerhedskultur«, »flyvesikkerhedspolitik og -mål«, »sikring af flyvesikkerheden« og »flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger«
- (b) som minimum niveau D for forvaltningsmålet »styring af flyvesikkerhedsrisici«.

#### Artikel 3

### Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø som defineret i bilag I, afsnit 1, punkt 2.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 udtrykkes som den horisontale overflyvningsflyveeffektivitet for den faktiske bane og måles som den gennemsnitlige supplerende tilbagelagte afstand i forhold til storcirkelafstanden samt må ikke overstige følgende procentsatser: 2,80 % i 2025, 2,75 % i 2026, 2,71 % i 2027, 2,68 % i 2028 og 2,66 % i 2029.

#### Artikel 4

### Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet som fastsat i bilag I, afsnit 1, punkt 3.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er den gennemsnitlige overflyvningsforsinkelse i lufttrafikreguleringen (ATFM) pr. flyvning, der skyldes luftfartstjenester, på maksimalt 0,9 minutter pr. flyvning i 2025, 0,7 minutter pr. flyvning i 2026, 0,6 minutter pr. flyvning i 2027, 0,5 minutter pr. flyvning i 2028 og 0,5 minutter pr. flyvning i 2029.

#### Artikel 5

### Unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

1. De unionsdækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet som defineret i bilag I, afsnit 1, punkt 4.1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er en ændring fra år til år af den gennemsnitlige unionsdækkende fastlagte enhedsomkostning for overflyvningsluftfartstjenester på -1,2 % for 2025, -1,2 % for 2026, -1,2 % for 2027, -1,2 % for 2028 og -1,2 % for 2029. Ændringen fra år til år beregnes med udgangspunkt i referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning som fastsat i stk. 3.

2. Den unionsdækkende referenceværdi for de fastlagte omkostninger fastsættes til 7 100 000 000 EUR i real værdi i 2022-priser (»EUR2022«).

3. Den unionsdækkende referenceværdi for den fastlagte enhedsomkostning fastsættes til 55,07 EUR i EUR2022.

## Artikel 6

### Varslingstærskelværdier

1. Medlemsstaterne kan anmode om en revision af et eller flere af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, jf. artikel 18, stk. 1, litra a), nr. i), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, hvis:

- (a) den faktiske trafik som registreret af Eurocontrol, udtrykt i antal flybevægelser udført i henhold til instrumentflyve-reglerne (IFR), i løbet af et givet kalenderår afviger mindst 10 % fra trafikprognosen i den præstationsplan, der er vedtaget i henhold til artikel 16 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, eller
- (b) den faktiske trafik, der registreres af Eurocontrol, i løbet af et givet kalenderår afviger fra trafikprognosen i den præstationsplan, der er vedtaget i henhold til artikel 16 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, med mindst 10 % af tjenesteenhederne.

2. Medlemsstaterne kan anmode om en revision af et eller flere af de præstationsmål, der er fastsat i præstationsplanerne, jf. artikel 18, stk. 1, litra a), nr. i), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, hvis udsvinget i referenceværdierne som følge af sæsonbetingede ajourføringer af netoperationsplanen, jf. artikel 9, stk. 4, litra a), og artikel 9, stk. 8, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/123, i forhold til referenceværdierne i den seneste udgave af netoperationsplanen, der foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen, som minimum er:

- (a) 0,05 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse, hvis referenceværdien i den seneste version af netoperationsplanen, der foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen, er mindre end 0,2 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse, eller
- (b) 0,04 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse forhøjet med 5 % af referenceværdien i den seneste version af netoperationsplanen, der foreligger på tidspunktet for udarbejdelsen af præstationsplanen, hvis referenceværdien er større end eller lig med 0,2 minutters overflyvnings-ATFM-forsinkelse.

## Artikel 7

### Sammenligningsgrupper

Med henblik på at vurdere præstationsmålene for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet fastsættes sammenligningsgrupperne af luftfartstjenesteudøvere, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø, som følger:

- (a) Gruppe A: luftfartstjenesteudøvere i Frankrig, Tyskland, Italien og Spanien
- (b) Gruppe B: luftfartstjenesteudøvere i Cypren, Irland, Malta og Portugal
- (c) Gruppe C: luftfartstjenesteudøvere i Bulgarien, Kroatien, Grækenland, Ungarn, Slovakiet, Slovenien og Rumænien
- (d) Gruppe D: luftfartstjenesteudøvere i Tjekkiet, Estland, Letland, Litauen og Polen
- (e) Gruppe E: luftfartstjenesteudøvere i Østrig, Belgien, Luxembourg, Nederlandene og Schweiz
- (f) Gruppe F: luftfartstjenesteudøvere i Danmark, Finland, Norge og Sverige.

*Artikel 8***Ikrafttræden**

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. juni 2024.

*På Kommissionens vegne*  
Ursula VON DER LEYEN  
*Formand*

---