



2025/1055

28.5.2025

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2025/1055

av den 19 maj 2025

om prestationsmålen i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden för prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet

[delgivet med nr C(2025) 2927]

(Endast den svenska texten är giltig)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning") ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.3 c,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ⁽²⁾, särskilt artikel 58.3,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 ⁽³⁾, särskilt artikel 14.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

- (1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 utarbeta planer, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, inklusive prestationsmål, för varje referensperiod för prestations- och avgiftssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Planerna ska innehålla lokala prestationsmål som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den aktuella referensperioden.
- (2) De unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden (RP4, 2025–2029) fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Alla medlemsstater har utarbetat och antagit utkast till prestationsplaner för den fjärde referensperioden, och utkasten lämnades in till kommissionen för bedömning före den 1 oktober 2024. Efter att ha kontrollerat att dessa utkast till prestationsplaner var fullständiga begärde kommissionen att medlemsstaterna skulle lämna in uppdaterade utkast till prestationsplaner senast den 15 november 2024.
- (4) Kommissionens bedömning, som ingår i detta beslut, bygger på det uppdaterade utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden som Sverige har lämnat in (*utkastet till prestationsplan*).
- (5) Organet för prestationsgranskning, som bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av utkasten till prestationsplaner.

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

⁽²⁾ EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ EUT L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 av den 12 juni 2024 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den fjärde referensperioden från och med den 1 januari 2025 till och med den 31 december 2029 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (6) I enlighet med artikel 14.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de lokala prestationsmålen i utkastet till prestationsplan på grundval av de kriterier som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och vid behov med beaktande av lokala förhållanden.
- (7) Kommissionen har kompletterat sin bedömning av utkastet till prestationsplan med en översyn av de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen. När det gäller punkt 2.1 d vii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 påpekar kommissionen att den inte, som ett led i översynen, har gjort någon detaljerad analys av Sveriges metod för fördelning av kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster under den fjärde referensperioden. I detta skede har kommissionen därför inte dragit några slutsatser om huruvida denna metod för kostnadsfördelning överensstämmer med artikel 15.2 e och f i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ⁽⁵⁾ och artikel 22.5 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av säkerhetsmål

- (8) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har överensstämmelsen hos målen i utkastet till prestationsplan bedömts i enlighet med punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (9) De prestationsmål för nyckelprestationsområdet säkerhet som Sverige föreslår i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, är följande:

Sverige	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D					
Leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2025	2026	2027	2028	2029
LFV	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	D	D
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C	C	C

- (10) Kommissionen konstaterar att de prestationsmål för säkerhet som Sverige föreslår för leverantören av flygtrafiktjänster LFV är likvärdiga med de unionstäckande säkerhetsmålen för varje kalenderår 2025–2029.
- (11) Kommissionen noterar att utkastet till prestationsplan innehåller åtgärder som LFV ska vidta för att uppnå de lokala säkerhetsmålen, vilka rör genomförandet av säkerhetsledningssystemet.
- (12) De säkerhetsmål som Sverige föreslår för de leverantörer av terminaltjänster som omfattas av utkastet till prestationsplan, nämligen ACR, SDATS och AFAB, överensstämmer också med de unionstäckande prestationsmålen. Kommissionen noterar vidare att Sverige har angett åtgärder för att dessa ska kunna uppnå sina prestationsmål för säkerhet.

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj>).

- (13) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 9–12 bör de lokala prestationsmål för säkerhet som ingår i utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen.

Bedömning av miljömål

- (14) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos målen i utkastet till prestationsplan avseende den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.2 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Sveriges föreslagna miljömål har därför jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som fastställs i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats i enlighet med bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 ⁽⁶⁾ och som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden antogs, dvs. den 2 juli 2024.
- (15) De prestationsmål för miljö som Sverige föreslår för den fjärde referensperioden och motsvarande nationella referensvärden enligt förbättringsplanen, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan, är följande:

Sverige	2025	2026	2027	2028	2029
Mål inom nyckelprestationsområdet miljö , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den aktuella flygbanan	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %
Referensvärden	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

- (16) Kommissionen konstaterar att de miljömål som föreslås av Sverige är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår under den fjärde referensperioden.
- (17) Kommissionen noterar att Sverige i utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala miljömålen, vilka inbegriper genomförandet av ett moderniserat gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar samt planerade luftrumsförändringar för att förkorta flygsträckorna till Stockholm Arlanda och Göteborg Landvetter för luftrumsanvändare (projektet Swea).
- (18) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 15, 16 och 17 bör de mål inom nyckelprestationsområdet miljö som ingår i utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Bedömning av kapacitetsmål

- (19) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos målen i utkastet till prestationsplan avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) underväg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Sveriges föreslagna kapacitetsmål underväg har därför jämförts med de relevanta referensvärden som fastställs i den operativa planen för nätverket som utarbetats i enlighet med artikel 9 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 och som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden antogs, dvs. den 2 juli 2024.

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/123 av den 24 januari 2019 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om upphävande av kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 (EUT L 28, 31.1.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

- (20) De kapacitetsmål underväg som föreslås av Sverige för den fjärde referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, och motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, är följande:

Sverige	2025	2026	2027	2028	2029
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet , uttryckta i minuter ATFM-försening underväg per flygning	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11
Referensvärden	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

- (21) Kommissionen konstaterar att de kapacitetsmål som föreslås av Sverige är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för varje kalenderår under den fjärde referensperioden.
- (22) Kommissionen noterar att Sverige i utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen underväg, vilka inbegriper optimering i sektorn, förbättringar av luftrums-, flödes- och kapacitetsplaneringen, dynamiska sektorskonfigurationer, genomförandet av projektet Swea och en måttlig ökning av antalet operativa flygledare vid områdeskontrollcentralerna.
- (23) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 20, 21 och 22 bör de mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet som ingår i utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Översyn av kapacitetsmål för terminaltjänster

- (24) I enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat sin bedömning av utkastet till prestationsplan genom att se över de prestationsmål för kapacitet för terminaltjänster som fastställts för de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Dessa mål ger upphov till betänkligheter.
- (25) Kommissionen noterar att de föreslagna målen för terminalkapacitet för den fjärde referensperioden leder till en markant försämring av den genomsnittliga ATFM-förseningen vid ankomst per år jämfört med den tredje referensperioden (RP3). De mål som föreslås för den fjärde referensperioden är 0,35 minuter per flygning, samtidigt som det faktiska utfall som registrerats för 2024 är 0,07 minuter ATFM-försening per flygning.
- (26) Kommissionen anser därför att Sverige, i samband med antagandet av sin slutliga prestationsplan i enlighet med artikel 16 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317, ytterligare bör motivera terminalkapacitetsmålen för den fjärde referensperioden mot bakgrund av de iakttagelser som anges i skäl 25 eller revidera ned dessa mål.

Bedömning av kostnadseffektivitetsmål

- (27) När det gäller nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet har överensstämmelsen hos målen i utkastet till prestationsplan avseende fastställda enhetskostnader för flygtrafiktjänster underväg bedömts på grundval av de kriterier som anges i punkterna 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa kriterier är trenden för fastställda enhetskostnader under den fjärde referensperioden, den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader under tredje och fjärde referensperioden (2020–2029) och utgångsvärdet för fastställda enhetskostnader på avgiftszonensnivå jämfört med motsvarande genomsnittliga värde för de avgiftszoner där leverantörer av flygtrafiktjänster har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

- (28) De kostnadseffektivitetsmål underväg som Sverige föreslår för den fjärde referensperioden och tillhörande utgångsvärden är följande:

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2019	Utgångsvärde för 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Mål och utgångsvärden för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckta som fastställda enhetskostnader (i reala termer i 2022 års priser)	585,33 SEK	766,73 SEK	724,19 SEK	691,88 SEK	672,80 SEK	661,87 SEK	645,00 SEK
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

- (29) När det gäller det bedömningskriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Sveriges trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på – 3,4 % under den fjärde referensperioden är bättre än den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period.
- (30) När det gäller det bedömningskriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Sveriges långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader på avgiftszonsnivå på +1,1 % under den tredje och fjärde referensperioden är sämre än den långsiktiga unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.
- (31) Kommissionen noterar dock att Sverige till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina har förlorat en betydande andel av de överflygningar som landet historiskt sett har betjänat. Under den fjärde referensperioden fortsätter trafikminskningen att avsevärt påverka prestandan i fråga om kostnadseffektivitet för leverantören av flygtrafik-tjänster, och den har i synnerhet en negativ inverkan på Sveriges långsiktiga trend för fastställda enhetskostnader.
- (32) När det gäller det bedömningskriterium som avses i skäl 30 är det därför nödvändigt och lämpligt att undersöka om Sverige skulle leva upp till den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader om de omständigheter som avses i skäl 31 inte förelåg.
- (33) Kommissionen har för detta ändamål gjort en ny beräkning av den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader med beaktande av Sveriges uppskattade strukturella förlust av trafikflöden till följd av kriget i Ukraina, mätt i undervägstjänstenheter. Den nya beräkningen ger en justerad långsiktig trend för fastställda enhetskostnader på – 2,0 % för Sverige, vilket är bättre än den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader på – 1,0 %. Därför dras slutsatsen att Sverige uppfyller det bedömningskriterium som avses i skäl 30, efter beaktande av effekten av den betydande trafikminskning som skett till följd av kriget i Ukraina.
- (34) När det gäller det bedömningskriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Sveriges utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 72,17 euro, i reala termer i 2022 års priser (EUR2022), är 17,9 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 61,19 euro i EUR2022 för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.
- (35) Såsom redovisas i skäl 29 står det klart att Sveriges fastställda enhetskostnader under den fjärde referensperioden är klart bättre än motsvarande unionstäckande trend. Såsom framgår av skälen 30–33 lever dessutom Sverige upp till den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader om man bortser från de negativa effekterna av trafikförändringar till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Kommissionen anser därför att den avvikelse från det genomsnittliga utgångsvärdet för fastställda enhetskostnader för 2024 som avses i skäl 34 inte hindrar att Sveriges prestationsmål för kostnadseffektivitet överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet.
- (36) Mot bakgrund av påpekandena i skälen 28–35 bör de mål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet som ingår i utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

Översyn av kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

- (37) I enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen kompletterat sin bedömning av utkastet till prestationsplan genom att se över de prestationsmål för kostnadseffektivitet för terminaltjänster som fastställts för de flygplatser som avses i artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen. Dessa mål ger inte upphov till betänkligheter.

SLUTSATSER

- (38) Mot bakgrund av ovanstående bör prestationsmålen i Sveriges utkast till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i utkastet till prestationsplan som lämnats in av Sverige för den fjärde referensperioden (RP4), och som återfinns i bilagan till detta beslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den 19 maj 2025.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Sveriges utkast till prestationsplan, vilka överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET

Sverige	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhets (Easa) nivå A till D					
Leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2025	2026	2027	2028	2029
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	D	D
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C	C	C

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ

Sverige	2025	2026	2027	2028	2029
Mål inom nyckelprestationsområdet miljö , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET

Sverige	2025	2026	2027	2028	2029
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet , uttryckta i minuter ATFM-försening under väg per flygning	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2019	Utgångsvärde för 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Mål och utgångsvärden för nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet, uttryckta som fastställda enhetskostnader (i reala termer i 2022 års priser)	585,33 SEK	766,73 SEK	724,19 SEK	691,88 SEK	672,80 SEK	661,87 SEK	645,00 SEK
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR