Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2025/1039

23.5.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2025/1039

af 16. maj 2025

om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastet til præstationsplan, der er forelagt af Schweiz i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål i det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode

(meddelt under nummer C(2025) 2923)

(Kun den franske, den italienske og den tyske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart ([1]),

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 ([2])), særlig artikel 11, stk. 3, litra c), andet afsnit, efter høring af Udvalget for det Fælles Luftrum,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2803 af 23. oktober 2024 om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum ([3]), særlig artikel 58, stk. 3,

efter høring af Udvalget for det Fælles Luftrum, og

ud fra følgende betragtninger:

1. **BAGGRUND**

(1) I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal medlemsstaterne på nationalt niveau eller på funktionel luftrumsblok-niveau fastsætte planer, herunder med præstationsmål, for hver referenceperiode under præstationsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Disse planer skal omfatte lokale præstationsmål, som er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den pågældende referenceperiode.

(2) De unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode (»RP4«, 2025-2029) blev oprindeligt fastsat ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Alle medlemsstaterne og Schweiz har udarbejdet og vedtaget udkast til præstationsplaner for RP4, som blev forelagt Kommissionen til vurdering senest den 1. oktober 2024. Schweiz har forelagt Kommissionen et udkast til præstationsplan, der er vedtaget i fællesskab med Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene (»de EU-medlemsstater, der er omfattet af FABEC«) på niveauet for den funktionelle luftrumsblok FABEC (FAB Europe Central — »FABEC«). Efter verifikationen af fuldstændigheden af FABEC's udkast til præstationsplan anmodede Kommissionen FABEC om at forelægge et ajourført udkast til præstationsplan senest den 15. november 2024.

(4) Kommissionens vurdering i denne afgørelse bygger på det ajourførte udkast til præstationsplan for FABEC, som er forelagt af Schweiz og de medlemsstater, der er omfattet af FABEC.

([1]) EFT L 114 af 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([3]) EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([4]) 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 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Præstationsvurderingsorganet, som bistår Kommissionen ved gennemførelsen af præstationsordningen, har forelagt Kommissionen sin rapport med rådgivning om vurderingen af FABEC's udkast til præstationsplan.

(6) I overensstemmelse med artikel 14, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ([5]) har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de lokale præstationsmål i udkastet til præstationsplan for FABEC på grundlag af kriterierne i punkt 1 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning under hensyntagen til de lokale forhold.

(7) Kommissionen har i sin vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC medtaget de elementer, der er fastsat i punkt 2 i bilag IV til gennemførelsesforordningen. Med hensyn til punkt 2.1, litra d), nr. vii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 fremhæver Kommissionen, at den som led i denne vurdering ikke har foretaget en detaljeret analyse af den metode, som Schweiz har anvendt til fordelingen af omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester i RP4. Kommissionen har derfor ikke på nuværende tidspunkt draget konklusioner om, hvorvidt denne omkostningsfordelingsmetode er i overensstemmelse med artikel 15, stk. 2, litra e) og f), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 ([6]) og artikel 22, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(8) Nærværende afgørelse omfatter udelukkende præstationsmålene og de elementer, der er omfattet af punkt 2 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, som finder direkte anvendelse på den luftfartstjenesteudøver, der er udpeget til at udøve tjenester i Schweiz' luftrum.

2. **RESULTATERNE AF VURDERINGEN**

Vurdering af omkostningseffektivitetsmålene for Schweiz' overflyvningsafgiftszone

(9) Overensstemmelsen af de omkostningseffektivitetsmål, der indgår i udkastet til præstationsplan for FABEC, vedrørende den fastlagte enhedsomkostning (»DUC«) for overflyvningsluftfartstjenester er blevet vurderet på grundlag af kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse kriterier består af DUC-tendensen i RP4, den langsigtede DUC-tendens i tredje referenceperiode (2020-2024) (RP3) og RP4 (2025-2029) og referenceværdien for DUC på afgiftszoneniveau sammenlignet med gennemsnitsværdien for de afgiftszoner, hvor luftfartstjenesteudøverne har et lignende operationelt og økonomisk miljø.

(10) De foreslåede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester for Schweiz' overflyvningsafgiftszone for RP4 og de tilhørende referenceværdier er som følger:

Schweiz' overflyvningsafgiftszone	**Referenceværdi 2019**	**Referenceværdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagte enhedsomkostninger (i real værdi i 2022-priser)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR

([5]) 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).

([6]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (»luftfartstjenesteforordningen«) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(11) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Schweiz' DUC-tendens på afgiftszoneniveau på + 0,7 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på – 1,2 % i samme periode.

(12) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Schweiz' langsigtede DUC-tendens på afgiftszoneniveau i RP3 og RP4 på + 1,8 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på – 1,0 % i samme periode.

(13) Med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Schweiz' DUC-referenceværdi på 124,13 EUR udtrykt i real værdi i 2022-priser (»EUR2022«) er 41,8 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 87,51 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra e) i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

(14) Det er nødvendigt at undersøge, om de afvigelser, der er omhandlet i betragtning (11), (12) og (13), kan anses for nødvendige og forholdsmæssige i overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning (11) og (12), udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstruktureringsomkostninger, jf. artikel 2, nr. 18) som omhandlet i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(15) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Schweiz i udkastet til præstationsplan for FABEC henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som luftfartstjenesteudøveren Skyguide har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå kapacitetsmålene (»kapacitetsforanstaltninger«). De fremlagte kapacitetsforanstaltninger omfatter følgende hovedelementer:

a) Skyguides uddannelse og rekruttering af nye flyveledere med henblik på at erstatte de flyveledere, der forventes at gå på pension i RP4, og tage højde for den forventede trafikvækst. Dette forventes i RP4 at resultere i en samlet stigning på ca. 10 % i antallet af flyveledere i driften i områdekontrolcentralerne i Genève og Zürich.

b) investeringer i infrastruktur og systemer til støtte for driftens modstandsdygtighed, herunder yderligere beredskabs- og nødløsninger

c) tekniske forbedringer af lufttrafikstyringssystemet med henblik på øget kapacitet og effektivitet. Disse forbedringer vil støtte de placeringsuafhængige aktiviteter i områdekontrolcentralerne i Genève og Zürich, hvilket betyder, at hele det schweiziske luftrum kan kontrolleres fra en af disse områdekontrolcentraler

d) udrulning af værktøjer til optimering af lufttrafikregulering.

(16) På baggrund af præstationsvurderingsorganets evaluering er de yderligere omkostninger, som Schweiz har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning (15), betydeligt lavere i pengeværdi end de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, som præstationsvurderingsorganet har beregnet. Kommissionen bemærker endvidere, at visse kapacitetsforanstaltninger, som Schweiz har anført, kan betragtes som en del af den pågældende luftfartstjenesteudøvers normale drift eller ikke bidrager direkte til at forbedre luftrumskapaciteten. Det er derfor ikke muligt uden yderligere detaljerede oplysninger og analyser at konkludere, om de kapacitetsforanstaltninger, som Schweiz har fremlagt, i deres helhed kan anses for at være nødvendige og forholdsmæssige med henblik på at nå de lokale præstationsmål for kapacitet for RP4. Kommissionen bemærker derfor, at de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, der er omhandlet i betragtning (11) og (12), ikke udelukkende kan tilskrives de yderligere omkostninger, der følger af de fremlagte kapacitetsforanstaltninger.

(17) For så vidt angår Schweiz, bør kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 derfor ikke anses for at være opfyldt.

(18) Kommissionen bemærker endvidere, at Schweiz i udkastet til præstationsplan for FABEC ikke har fremlagt nogen omstruktureringsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

(19) På grundlag af betragtning (10)-(18) bør præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Schweiz' overflyvningsafgiftszone anses for ikke at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

Vurdering af foranstaltningerne til opnåelse af miljømålene

(20) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i sin vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC medtaget foranstaltningerne til opnåelse af planens miljømål.

(21) På grundlag af den vurdering, der er omhandlet i betragtning (20), nærer Kommissionen stærk tvivl om, hvorvidt de foranstaltninger, som Schweiz og de EU-medlemsstater, der er en del af FABEC, har fremlagt med henblik på opnåelse af FABEC's miljøpræstationsmål, er tilstrækkelige til, at disse mål kan opnås effektivt. På baggrund af præstationsvurderingsorganets konklusioner bemærker Kommissionen navnlig, at de foranstaltninger, som Frankrig har fremlagt vedrørende luftfartstjenesteudøveren DSNA, er utilstrækkelige til at kunne opnå de målrettede forbedringer af flyveeffektiviteten i RP4.

(22) Kommissionen mener derfor, at FABEC bør træffe yderligere foranstaltninger med henblik på at nå sine miljømål for RP4, f.eks. gennem en effektiv gennemførelse af luftrum med fri ruteføring og gennemførelsen af luftrum med fri ruteføring på tværs af landegrænser med yderligere nabomedlemsstater.

Vurdering af foranstaltningerne til opnåelse af kapacitetsmålene

(23) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i sin vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC medtaget foranstaltningerne til opnåelse af planens mål for overflyvningskapacitet.

(24) På grundlag af den vurdering, der er omhandlet i betragtning (23), nærer Kommissionen stærk tvivl om, hvorvidt de foranstaltninger, som Schweiz og de EU-medlemsstater, der er en del af FABEC, har fremlagt med henblik på opnåelse af FABEC's mål for overflyvningskapacitet, er tilstrækkelige til, at disse mål kan opnås effektivt. På baggrund af præstationsvurderingsorganets konklusioner bemærker Kommissionen navnlig, at de foranstaltninger, som Tyskland har fremlagt vedrørende luftfartstjenesteudøveren »DFS«, er utilstrækkelige til effektivt at kunne dække den forventede trafikefterspørgsel i RP4.

(25) Kommissionen mener derfor, at Schweiz og de EU-medlemsstater, der er omfattet af FABEC, bør træffe yderligere foranstaltninger for at nå sine kapacitetsmål for RP4, f.eks. med hensyn til uddannelse og rekruttering af yderligere flyveledere, en mere effektiv ressourceudnyttelse og samarbejdsordninger mellem luftfartstjenesteudøvere.

Vurdering af kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester

(26) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i sin vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC medtaget de kapacitetspræstationsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som Schweiz har fastsat med hensyn til de lufthavne, der er omhandlet i gennemførelsesforordningens artikel 1, stk. 3 og 4. Det blev konkluderet, at disse mål giver anledning til bekymring.

(27) For det første bemærker Kommissionen, at Schweiz' foreslåede kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester for RP4 fører til en forværring af den gennemsnitlige ankomst-ATFM-forsinkelse pr. år i forhold til RP3. De foreslåede RP4-mål er fastsat til 1,60 minutter pr. flyvning, mens den faktiske præstation, der blev registreret i RP3, varierede fra 0,37 til 1,50 minutter pr. flyvning.

(28) For det andet blev det i forbindelse med analysen af kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester på lufthavnsniveau konstateret, at disse kapacitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester resulterer i en betydeligt værre ATFM-forsinkelse pr. flyvning for lufthavnene i Zürich og Genève end det præstationsniveau for lignende lufthavne, som præstationsvurderingsorganet har identificeret.

(29) Kommissionen mener derfor, at Schweiz bør begrunde kapacitetsmålene for tårn- og indflyvningskontroltjenester for RP4 yderligere i lyset af bemærkningerne i betragtning (27) og (28) eller bør nedjustere disse mål.

Vurdering af målene for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester

(30) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i sin vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC medtaget de præstationsmål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som Schweiz har fastsat med hensyn til de lufthavne, der er omhandlet i gennemførelsesforordningens artikel 1, stk. 3 og 4.

(31) Kommissionen bemærker, at omkostningseffektivitetsmålene for Schweiz' tårn- og indflyvningskontrolafgiftszone fører til en forværring af DUC-tendensen på + 1,0 % i RP4. Det blev desuden konstateret, at den gennemsnitlige DUC for RP4 for tårn- og indflyvningskontroltjenester i lufthavnene i Zürich og Genève anslås at være betydeligt højere end den gennemsnitlige DUC for lignende lufthavne, som præstationsvurderingsorganet har identificeret.

(32) Kommissionen mener derfor, at Schweiz bør begrunde sine omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester for RP4 yderligere i lyset af bemærkningerne i betragtning (31) eller bør nedjustere disse mål.

Vurdering af incitamentsordningerne for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet

(33) I overensstemmelse med punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen i sin vurdering af udkastet til præstationsplan for FABEC medtaget incitamentsordningerne med henblik på at støtte opnåelsen af kapacitetsmålene (»kapacitetsincitamentsordningerne«). Det blev konkluderet, at de kapacitetsincitamentsordninger for RP4, som Schweiz har indført for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester, giver anledning til bekymring.

(34) Kommissionen bemærker, at Schweiz' incitamentsordninger for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet som fastsat i udkastet til præstationsplan for FABEC omfatter en maksimal økonomisk ulempe på blot 0,50 % af de fastlagte omkostninger. Under hensyntagen til præstationsvurderingsorganets ekspertrådgivning finder Kommissionen, at de maksimale økonomiske ulemper for disse incitamentsordninger ikke er i overensstemmelse med artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, som kræver, at sådanne incitamentsordninger skal have »væsentlig indvirkning på den omhandlede indtjening«.

(35) Schweiz bør derfor for så vidt angår udkastet til præstationsplan for FABEC revidere de kapacitetsincitamentsordninger, der er omhandlet i betragtning (34), således at de maksimale økonomiske ulemper, der følger af disse incitamentsordninger, fastsættes på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på den omhandlede indtjening, jf. artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør revisionen udmønte sig i en maksimal økonomisk ulempe på mindst 1 % af de fastlagte omkostninger.

3. **KONKLUSION**

(36) I lyset af ovenstående bør visse præstationsmål i udkastet til præstationsplan for FABEC med hensyn til Schweiz ikke anses for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

(37) I henhold til artikel 14, stk. 3, andet afsnit, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal Schweiz og FABEC-medlemsstaterne derfor senest tre måneder efter datoen for vedtagelsen af denne afgørelse forelægge Kommissionen deres reviderede udkast til præstationsplan under hensyntagen til Kommissionens anbefalinger.

(38) Kommissionen har hørt Schweiz om anbefalingerne i denne afgørelse i overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Præstationsmålene for Schweiz, der er opført i bilaget til denne afgørelse, og som er indeholdt i udkastet til præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok FABEC (FAB Europe Central), er ikke i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode, der er fastsat i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

Artikel 2

Schweiz nedjusterer de omkostningseffektivitetsmål, der er fastsat for landets overflyvningsafgiftszone, udtrykt som fastlagte enhedsomkostninger (DUC).

Ved revisionen af sine omkostningseffektivitetsmål skal Schweiz:

a) sikre, at de reviderede omkostningseffektivitetsmål er i overensstemmelse med både den unionsdækkende DUC-tendens og den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i punkt 1.4, henholdsvis litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317

b) reducere de fastlagte omkostninger tilsvarende, særligt for kalenderåret 2029

c) bruge de seneste trafikprognoser udtrykt i tjenesteenheder i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

Hvis Schweiz i det reviderede udkast til præstationsplan, der skal forelægges i overensstemmelse med artikel 14, stk. 3, andet afsnit, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, anfører en afvigelse i henhold til punkt 1.4, litra d), i bilag IV til nævnte gennemførelsesforordning, sikrer Schweiz, at en sådan afvigelse underbygges med tilstrækkelige oplysninger og begrundelser. Schweiz skal navnlig påvise, at enhver foranstaltning, der anføres som begrundelse for en afvigelse fra de unionsdækkende mål for omkostningseffektivitet, udelukkende vedrører yderligere driftsressourcer eller teknisk kapacitet, der er nødvendig for at opnå kapacitetsmålene.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Det Schweiziske Forbund.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. maj 2025.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen

BILAG

Præstationsmål, der ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode

DET CENTRALE PRÆSTATIONSOMRÅDE OMKOSTNINGSEFFEKTIVITET

Schweiz' overflyvningsafgiftszone	**Reference-værdi 2019**	**Reference-værdi 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Mål og referenceværdier for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagte enhedsomkostninger (i real værdi i 2022-priser)	**110,08 CHF**	**124,74 CHF**	**131,82 CHF**	**133,17 CHF**	**131,03 CHF**	**128,63 CHF**	**129,42 CHF**
	109,54 EUR	124,13 EUR	131,17 EUR	132,51 EUR	130,39 EUR	128,00 EUR	128,79 EUR