Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/866

20.4.2026

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2026/866

av den 27 mars 2026

om inledande av en grundlig bedömning av vissa prestationsmål i det reviderade utkast till prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock för den fjärde referensperioden som lämnats in av Schweiz i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004

[delgivet med nr C(2026) 2002]

(Endast de franska, italienska och tyska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart ([1]),

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) ([2]), särskilt artikel 11.3 c andra stycket,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet ([3]), 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 ([4]), särskilt artikel 15.1 och 15.3, 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. Dessa planer ska omfatta lokala prestationsmål som överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den berörda referensperioden.

(2) Den 12 juni 2024 antog kommissionen unionstäckande prestationsmål för den fjärde referensperioden (2025–2029). Dessa unionstäckande prestationsmål fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2024/1688 ([5]).

(3) Den 1 oktober 2024 överlämnade Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna och Schweiz (*Fabec-länderna*) ett utkast till prestationsplan för den fjärde referensperioden, som antagits gemensamt på nivån för funktionella luftrumsblock i Centraleuropa (*Fabec*), till kommissionen. När kommissionen hade kontrollerat att utkastet till prestationsplan var fullständigt lämnade Fabec-länderna den 15 november 2024 in ett uppdaterat utkast till prestationsplan (*utkastet till prestationsplan för Fabec*).

(4) Kommissionen konstaterade att prestationsmålen för kostnadseffektivitet i utkastet till prestationsplan för Fabec för avgiftszonerna för undervägsavgifter i Belgien och Luxemburg, Tyskland, Nederländerna och Schweiz inte uppfyllde bedömningskriterierna i punkt 1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 och därför inte var förenliga med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

([1]) EGT L 114, 30.4.2002, s. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.
([2]) EUT L 96, 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]) EUT L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([5]) 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).

(5) Den 16 maj 2025 underrättade kommissionen därför Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna om de slutsatser beträffande prestationsmålens bristande överensstämmelse som avses i skäl 4 genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1040 ([6]), medan Schweiz underrättades om dessa slutsatser genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1039 ([7]). I de besluten utfärdade kommissionen rekommendationer till Fabec-länderna för att säkerställa att deras prestationsmål skulle stämma överens med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden.

(6) Den 14 augusti 2025 lämnade Fabec-länderna in ett reviderat utkast till prestationsplan för Fabec för den fjärde referensperioden för kommissionens bedömning. När kommissionen hade kontrollerat att planen var fullständig lämnade Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg, Nederländerna och Schweiz in en uppdaterad version av det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec (*det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec*) den 17 oktober 2025.

(7) I enlighet med artikel 15.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet till Fabecs prestationsplan på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden när detta varit relevant.

(8) I detta beslut redogör kommissionen för sina tvivel angående överensstämmelsen mellan de reviderade prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Schweiz i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec och de unionstäckande målen. Samtidigt har kommissionen underrättat de EU-medlemsstater som ingår i Fabec separat om sina tvivel på att Nederländernas reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet stämmer överens med de unionstäckande målen.

(9) Nämnden för prestationsgranskning, som bistår kommissionen i genomförandet av prestations- och avgiftssystemen i enlighet med artikel 13.2 i förordning (EU) 2024/2803, har till kommissionen lämnat sitt yttrande om huruvida prestationsmålen i det reviderade utkastet till Fabecs prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen. Slutsatserna i detta beslut grundar sig på den detaljerade tekniska bedömningen i yttrandet från nämnden för prestationsgranskning ([8]).

SKÄL TILL ATT INLEDA EN GRUNDLIG BEDÖMNING

(10) I det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec fastställs reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet i Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter, tillsammans med uppdaterade utgångsvärden för den fastställda enhetskostnaden för åren 2019 och 2024. De reviderade prestationsmålen för kostnadseffektivitet visas tillsammans med utgångsvärdena i tabellen nedan, där de jämförs med motsvarande siffror i det utkast till prestationsplan för Fabec som lämnades in 2024.

([6]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1040 av den 16 maj 2025 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grekland, Frankrike, Lettland, Luxemburg, Nederländerna och Slovakien i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([7]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2025/1039 av den 16 maj 2025 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan som har lämnats in av Schweiz i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den fjärde referensperioden av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([8]) "PRB Opinion n° 1-2026 on the assessment of the revised draft performance plans for the fourth reference period (RP4)", 28 januari 2026.

Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångs-värde för 2019**	**Utgångs-värde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ursprungliga kostnadseffektivitetsmål (det utkast till Fabecs prestationsplan som lämnades in 2024), uttryckta som fastställd enhetskostnad (i reala termer i 2022 års 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
Reviderade kostnadseffektivitets-mål (det reviderade utkastet till Fabecs prestationsplan), uttryckta som fastställd enhetskostnad (i reala termer i 2022 års priser)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR
Avvikelse	– 0,6 %	+ 4,0 %	+ 2,7 %	+ 2,5 %	+ 1,9 %	+ 1,4 %	– 5,7 %

(11) Kommissionen konstaterar att Schweiz har satt ett förbättrat prestationsmål för kostnadseffektivitet för 2029, samtidigt som prestationsmålen för kostnadseffektivitet för 2025, 2026, 2027 och 2028 har reviderats uppåt, vilket visar på en försämring jämfört med det utkast till prestationsplan för Fabec som lämnades in 2024.

(12) Uppdateringen av trafikprognosen för avgiftszonen, i linje med prognosen från Eurocontrols tjänst Statfor från februari 2025, hade en betydande negativ inverkan på kostnadseffektivitetsmålen för varje år av den fjärde referensperioden. De reviderade trafikantagandena för Schweiz avgiftszon anges i tabellen nedan.

Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ursprunglig trafikprognos (det utkast till prestationsplan som lämnades in 2024), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	*1 930*	*1 976*	*2 022*	*2 075*	*2 114*
Uppdaterad trafikprognos (det reviderade utkastet till prestationsplan), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	**1 884**	**1 942**	**1 979**	**2 022**	**2 052**
Avvikelse	– 2,4 %	– 1,8 %	– 2,1 %	– 2,5 %	– 2,9 %

(13) De fastställda kostnaderna för avgiftszonen ökade däremot något i reala termer för 2025 och 2026, samtidigt som de reviderades nedåt för åren 2027–2029. En betydande minskning på 8,4 % jämfört med utkastet till prestationsplan kan konstateras för 2029. I tabellen nedan anges de reviderade fastställda kostnaderna för den fjärde referensperioden, uttryckta i reala termer i 2022 års priser, jämförda med de fastställda kostnaderna i det utkast till prestationsplan för Fabec som lämnades in 2024.

Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Ursprungliga fastställda kostnader i reala termer i 2022 års priser (det utkast till prestationsplan som lämnades in 2024)	*254 M CHF*	*263 M CHF*	*265 M CHF*	*267 M CHF*	*274 M CHF*
	253 M EUR	*262 M EUR*	*264 M EUR*	*266 M EUR*	*272 M EUR*
Reviderade fastställda kostnader i reala termer i 2022 års priser (det reviderade utkastet till prestationsplan)	**255 M CHF**	**265 M CHF**	**264 M CHF**	**264 M CHF**	**250 M CHF**
	254 M EUR	264 M EUR	263 M EUR	262 M EUR	249 M EUR
Avvikelse	+ 0,3 %	+ 0,7 %	– 0,2 %	– 1,2 %	– 8,4 %

(14) Kommissionen konstaterar att inflationsprognosen för den fjärde referensperioden för Schweiz har reviderats nedåt i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec jämfört med utkastet till prestationsplan för Fabec. De reviderade fastställda kostnader i reala termer som anges i skäl 13 leder därför till en minskning av den fastställda kostnaden uttryckt i nominella termer för varje år av den fjärde referensperioden, inklusive åren 2025 och 2026, för vilka de fastställda kostnaderna i reala termer är högre än i utkastet till prestationsplan.

(15) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen hos de reviderade kostnadseffektivitetsmål som föreslås för Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter på grundval av kriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(16) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på – 1,2 % under den fjärde referensperioden stämmer överens med den unionstäckande trenden på – 1,2 % under samma period. Denna slutsats är emellertid föremål för ytterligare översyn och kontroll från kommissionens sida när det gäller de justeringar som Schweiz har gjort av sitt utgångsvärde för fastställda enhetskostnader 2024 (*utgångsvärdet för 2024*).

(17) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att den långsiktiga trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på +1,2 % under den tredje och fjärde referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på – 1,0 % under samma period.

(18) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Schweiz utgångsvärde för 2024 på 129,03 euro i EUR2022 är 52,6 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 84,53 euro, uttryckt i reala termer i 2022 års priser (*EUR2022*), för den relevanta jämförbara grupp som anges i artikel 7 e i genomförandebeslut (EU) 2024/1688. Dessutom anser kommissionen, såsom anges i skäl 16, att justeringarna av utgångsvärdet för 2024 måste ses över och kontrolleras ytterligare.

(19) När det gäller det bedömningskriterium som avses i skäl 18 anser Schweiz att de konstaterade skillnaderna i köpkraftsparitet och i luftrummets komplexitet mellan länderna i jämförelsegruppen bör beaktas. I detta skede har nämnden för prestationsgranskning emellertid inte kunnat dra några slutsatser om de relaterade effekterna på kostnadsbaserna för de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster. En mer detaljerad analys krävs för att bedöma effekterna av skillnader i köpkraftsparitet, variationer i luftrummets komplexitet och andra operativa eller ekonomiska faktorer med stor inverkan på jämförbarheten mellan leverantörerna av flygtrafiktjänster i jämförelsegruppen enligt artikel 7 e i genomförandebeslut (EU) 2024/1688.

(20) Dessutom har kommissionen undersökt huruvida de avvikelser som konstateras i skälen 17 och 18 kan anses vara nödvändiga och proportionerliga i enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen har således bedömt huruvida den observerade avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som avses i skäl 17 uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader kopplade till åtgärder som krävs för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller på omstruktureringskostnader i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(21) Nämnden för prestationsgranskning har beräknat den uppskattade skillnaden mellan de fastställda kostnader för den fjärde referensperioden som fastställts av Schweiz i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec och de fastställda kostnader som skulle krävas för att följa den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje och den fjärde referensperioden sammantagna. Enligt de slutsatser som dragits av nämnden för prestationsgranskning ligger de totala fastställda kostnader för den fjärde referensperioden som Schweiz föreslagit omkring 289,5 miljoner euro, i EUR2022, under den nivå som krävs för att följa den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig avvikelse på 57,9 miljoner euro i EUR2022.

(22) När det gäller kriteriet i punkt 1.4 d i) i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Schweiz i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec hänvisar till ytterligare fastställda kostnader som uppstått under den fjärde referensperioden för leverantören av flygtrafiktjänster, Skyguide, med avseende på åtgärder för att uppnå kapacitetsmålen (*kapacitetsåtgärder*).

(23) Schweiz betonar i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec att Skyguide tillhandahåller tjänster i ett mycket komplext luftrum och har varit ledande i utvecklingen av tekniska och operativa lösningar för att förbättra tillhandahållandet av flygtrafiktjänster. Skyguides innovativa insatser har framför allt syftat till att digitalisera och omvandla tillhandahållandet av flygtrafiktjänster genom det så kallade ”Virtual Centre-programmet”, vilket kommer att fortsätta att genomföras under den fjärde referensperioden.

(24) Schweiz uppger att Skyguides fokus under den fjärde referensperioden främst kommer att ligga på att säkerställa ett tillräckligt antal flygledare för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. I ett andra steg kommer Skyguide, parallellt med moderniseringsinsatserna i Virtual Centre-programmet, att sträva efter att stärka motståndskraften hos företagets befintliga teknik, processmiljö och infrastruktur. Framför allt planerar Skyguide att anslå ökade resurser till underhållet av sin befintliga utrustning och infrastruktur, som svar på de tekniska problemen under den tredje referensperioden.

(25) Schweiz påpekar att de planerade kapacitetsåtgärderna är nödvändiga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. Enligt Schweiz skulle en minskning eller försening av dessa åtgärder leda till en försämring av kvaliteten på tjänsterna i det schweiziska luftrummet.

(26) Kommissionen konstaterar att Schweiz har lagt fram och kvantifierat fem kapacitetsåtgärder i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec. För hela den fjärde referensperioden motsvarar de kapacitetsåtgärder som Schweiz lagt fram en total fastställd kostnad på 218,8 miljoner schweiziska franc, uttryckt i reala termer i 2022 års priser (motsvarande 217,7 miljoner euro i EUR2022). Dessa kapacitetsåtgärder beskrevs redan i det utkast till prestationsplan för Fabec som lämnades in 2024. Kostnaderna för dessa åtgärder höjdes emellertid avsevärt i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec.

(27) Kommissionen har inledningsvis granskat och analyserat följande kapacitetsåtgärder som Schweiz rapporterat med avseende på Skyguide:

— Utbildning och rekrytering av ytterligare flygledare för att hantera stigande trafiknivåer och ersätta de planerade pensionsavgångar som förväntas under den fjärde referensperioden (åtgärderna 1 och 2).

— Genomförande och utveckling av verktyg och förfaranden för driftskontinuitet för att öka motståndskraften (åtgärd 3).

— Investeringar i platsoberoende flygledningstjänster (åtgärd 4).

— Införande av olika verktyg för optimering av flödesplaneringen till och från flygplatserna (åtgärd 5).

(28) Åtgärderna 1 och 2 omfattar insatser av Skyguide för att utbilda och rekrytera nya flygledare, både i syfte att öka det totala antalet flygledare i verksamheten vid områdeskontrollcentralerna i Zürich och Genève och för att ersätta de flygledare som kommer att gå i pension under den fjärde referensperioden. Som en följd av de åtgärder som planeras inom ramen för åtgärderna 1 och 2 förväntas antalet flygledare som arbetar inom undervägssektorerna vid områdeskontrollcentralerna i Zürich och Genève att öka från omkring 198 heltidsekvivalenter 2024 till omkring 219 heltidsekvivalenter 2029, vilket visar på en betydande ökning med omkring 21 heltidsekvivalenter under den fjärde referensperioden.

(29) Schweiz påpekar att anställningen av ytterligare flygledare, inom ramen för åtgärderna 1 och 2, är nödvändig för att tillgodose den förväntade trafiktillväxten under den fjärde referensperioden. Schweiz förklarar särskilt att tillgången till ett större antal flygledare kommer att göra det möjligt för Skyguide att öppna ytterligare sektorer och därmed tillhandahålla den kapacitet och flexibilitet som krävs för att klara topparna i trafiken.

(30) Åtgärderna 1 och 2 motsvarar tillsammans en rapporterad total kostnad på 154,0 miljoner schweiziska franc i nominella termer under den fjärde referensperioden.

(31) Syftet med åtgärd 3 är att stärka motståndskraften hos Skyguides verksamheter för att möjliggöra ett snabbt återställande av kritiska system och tjänster vid oförutsedda tekniska störningar. Schweiz förklarar att åtgärd 3 kommer att ge ytterligare reservkapacitet och reservlösningar till stöd för driftskontinuiteten och motståndskraften hos system, infrastruktur och anläggningar.

(32) Schweiz har rapporterat en total kostnad för åtgärd 3 på omkring 30,2 miljoner schweiziska franc i nominella termer under den fjärde referensperioden.

(33) Åtgärd 4 omfattar Skyguides fortsatta insatser för att övergå till platsoberoende flygledningstjänster genom genomförandet av det Virtual Centre-program som avses i skäl 23. Målet är att Skyguide, genom de planerade tekniska förbättringarna av flygledningssystemet, ska kunna styra alla flygningar inom det schweiziska luftrummet från någon av de två områdeskontrollcentralerna (Zürich och Genève) och därmed öka flygtrafiktjänsternas kapacitet, flexibilitet och effektivitet. Inom ramen för åtgärd 4 strävar Skyguide även efter att minska flygledarnas arbetsbörda genom ökad automatisering och att införa förbättrade verktyg och processer för lufttrafikflödes- och kapacitetshantering. Åtgärd 4 motsvarar en total kostnad på 42,4 miljoner schweiziska franc i nominella termer under hela den fjärde referensperioden.

(34) För åtgärd 5 åberopar Schweiz kostnader i samband med olika initiativ och verktyg för att optimera hanteringen av lufttrafikflödet till och från flygplatserna. Enligt Schweiz syftar de åtgärder som läggs fram inom ramen för åtgärd 5 till att optimera bananvändningen och öka effektiviteten. Schweiz rapporterar en total kostnad för åtgärd 5 under den fjärde referensperioden på 1,5 miljoner schweiziska franc i nominella termer i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec.

(35) Kommissionen noterar att de åtgärder som Schweiz lagt fram inom ramen för åtgärd 5 i stor utsträckning avser tillhandahållandet av flygtrafiktjänster på flygplatser. Eftersom kostnaderna för dessa tjänster inte omfattas av kostnadsbasen för undervägstjänster kan kostnaderna inte åberopas för att motivera en avvikelse från de unionstäckande kostnadseffektivitetsmålen för undervägstjänster. Kommissionen anser att det behövs mer information om de kostnader som Schweiz har rapporterat inom ramen för åtgärd 5, särskilt när det gäller fördelningen av kostnaderna mellan flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster.

(36) Sammantaget är de kapacitetsåtgärder som Schweiz åberopar för att motivera avvikelsen från den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader betydande både vad gäller omfattningen och de ekonomiska konsekvenserna. En mer detaljerad analys av dessa kapacitetsåtgärder är nödvändig för att bedöma deras omfattning, kostnader och proportionalitet med tanke på uppnåendet av kapacitetsmålen.

(37) Utan att det påverkar resultatet av den ytterligare analys som avses i skäl 36, står det emellertid klart att de merkostnader som rapporterats av Schweiz för de kapacitetsåtgärder som avses i skälen 22–36 endast delvis motiverar den konstaterade genomsnittliga årliga avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden för kostnadseffektivitet som anges i skäl 17. Denna avvikelse kan därför inte enbart tillskrivas de ytterligare fastställda kostnaderna för de föreslagna kapacitetsåtgärderna, oavsett om dessa åtgärder i sig anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen.

(38) Schweiz uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d i) i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(39) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii) i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Schweiz inte har angett några omstruktureringsåtgärder i sitt reviderade utkast till Fabecs prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader. Schweiz uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

SLUTSATSER

(40) Sammanfattningsvis anser kommissionen att Schweiz i det reviderade utkastet till prestationsplan för Fabec inte har beaktat rekommendationerna i artikel 2 i genomförandebeslut (EU) 2025/1039 på ett tillfredsställande sätt när det gäller prestationsmålen för kostnadseffektivitet i sin avgiftszon för undervägsavgifter.

(41) Kommissionen konstaterar särskilt att de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits av Schweiz inte är förenliga med den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Kommissionen konstaterar också att de fastställda kostnaderna för Schweiz avgiftszon inte har minskats i tillräcklig utsträckning för att säkerställa överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen. Som anges i skälen 16 och 18 anser kommissionen dessutom att de justeringar som Schweiz har tillämpat på sitt utgångsvärde för 2024 behöver ses över och kontrolleras ytterligare.

(42) Slutligen fann kommissionen inte, på grundval av de uppgifter och motiveringar som lämnats i det reviderade utkastet till Fabecs prestationsplan, att avvikelsen från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader uteslutande kunde tillskrivas extra kostnader för att uppnå de lokala prestationsmålen för kapacitet. Ytterligare information och analys skulle krävas för att undersöka andra operativa och ekonomiska överväganden som Schweiz tagit upp för att motivera de avvikelser som konstateras i skälen 17 och 18 med avseende på de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

(43) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 14–42 anser kommissionen därför i detta skede av bedömningen av det reviderade utkastet till Fabecs prestationsplan att det fortfarande finns tvivel om överensstämmelsen hos de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som Schweiz föreslagit.

(44) Kommissionen har därför beslutat att inleda den grundliga bedömning som fastställs i artikel 15.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 avseende prestationsmålen för kostnadseffektivitet i Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits för Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter, vilka ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan för den fjärde referensperioden för det funktionella luftrumsblocket i Centraleuropa, ger upphov till tvivel om deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen:

Schweiz avgiftszon för undervägsavgifter	**Utgångsvärde för 2019**	**Utgångsvärde för 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet, uttryckta som fastställd enhetskostnad (i reala termer i 2022 års priser)	**109,47 CHF**	**129,67 CHF**	**135,41 CHF**	**136,48 CHF**	**133,56 CHF**	**130,38 CHF**	**122,05 CHF**
	108,93 EUR	129,03 EUR	134,75 EUR	135,81 EUR	132,90 EUR	129,74 EUR	121,45 EUR

Artikel 2

1. Den grundliga bedömning som fastställs i artikel 15.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 inleds härmed med avseende på de prestationsmål för kostnadseffektivitet som avses i artikel 1.

2. För att stödja den vidare bedömningen av de prestationsmål som avses i artikel 1 ska Schweiz på kommissionens begäran tillhandahålla relevanta ytterligare data och information om de uppgifter som anges i bilagan till detta beslut.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Schweiziska edsförbundet.

Utfärdat i Bryssel den 27 mars 2026.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen

BILAGA

ICKE UTTÖMMANDE FÖRTECKNING ÖVER UPPGIFTER SOM OMFATTAS AV YTTERLIGARE ANALYS AVSEENDE PRESTATIONSMÅLEN FÖR KOSTNADSEFFEKTIVITET I SCHWEIZ AVGIFTSZON FÖR UNDERVÄGSAVGIFTER

1. Fastställda kostnader för den fjärde referensperioden med fokus på de kommande kalenderåren 2027, 2028 och 2029, inbegripet de detaljerade antaganden och parametrar som ligger till grund för dessa fastställda kostnader för varje enhet som omfattas av avgiftszonen.
2. Justeringar av utgångsvärdena för fastställda enhetskostnader för åren 2019 och 2024.
3. De senaste tillgängliga faktiska kostnader som registrerats för år 2025 för varje enhet som omfattas av avgiftszonen.
4. Trafikantaganden som används i det reviderade utkastet till prestationsplan och den senaste tillgängliga informationen om den förväntade trafikutvecklingen under den fjärde referensperioden för avgiftszonen.
5. Åtgärder som åberopats av Schweiz för att motivera de konstaterade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna på grund av merkostnader för uppnåendet av prestationsmålen för kapacitet, och incitamentsystem kopplade till dessa kapacitetsmål.
6. Lokala omständigheter som möjligen kan motivera en avvikelse från bedömningskriterierna i punkterna 1.4 a–c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.