

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/2423**av den 5 december 2022****om prestationsmålen i det reviderade 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 tredje referensperioden***[delgivet med nr C(2022) 8716]***(Endast den svenska texten är giltig)****(Text av betydelse för EES)**

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 (*ramförordningen*) ⁽¹⁾, särskilt artikel 11.3 c,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 ⁽²⁾, särskilt artikel 15.2, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

- (1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta prestationsplaner, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, som ska innehålla bindande prestationsmål för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål måste överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden.
- (2) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna i oktober 2019 utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin i mars 2020, togs ingen hänsyn till den betydligt minskade flygtrafiken på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.
- (3) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den 2 juni 2021 antog kommissionen genomförandebeslut (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden. På grundval av detta lämnade medlemsstater i oktober 2021 in utkast till prestationsplaner till kommissionen med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.⁽²⁾ EUT L 56, 25.2.2019, s. 1.⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

- (4) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/728 ⁽⁶⁾ riktades till Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige. I det beslutet fann kommissionen att prestationsmålen för kostnadseffektivitet underväg i Sveriges utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen och utfärdade rekommendationer för revidering av dessa mål.
- (5) Som svar på Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen infört restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa restriktiva åtgärder och de motåtgärder som Ryssland har vidtagit har lett till förändringar i flygtrafiken i det europeiska luftrummet. Vissa medlemsstater, däribland Sverige, har påverkats kraftigt av att antalet överflygningar i det luftrum som de ansvarar för har minskat betydligt. På unionsnivå har dock de observerade effekterna på antalet flygningar varit begränsade, vilket står i kontrast till den kraftigt minskade flygtrafiken i Europa till följd av covid-19-pandemins utbrott.
- (6) Den 13 juli 2022 lämnade Sverige in ett reviderat utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden (*det reviderade utkastet till prestationsplan*) till kommissionen för bedömning.
- (7) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av det reviderade utkastet till prestationsplan.
- (8) I enlighet med artikel 15.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet till 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. Kommissionen har kompletterat sin bedömning av varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att se över de delar som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.
- (9) I den basstrafikprognos från Eurocontrols tjänst Statfor (Statistics and Forecast Service) som offentliggjordes i juni 2022 tas hänsyn till de förändrade omständigheter som avses i skäl 5. På grundval av den prognosen noterar kommissionen att Sverige fortfarande står inför betydligt sämre trafikutsikter för återstoden av den tredje referensperioden till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Eftersom dessa förändrade omständigheter avsevärt påverkar prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan bör de beaktas vid bedömningen av de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet.

KOMMISSIONENS BEDÖMNING

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet säkerhet

- (10) När det gäller nyckelprestationsområdet säkerhet har kommissionen bedömt överensstämmelsen hos de mål som Sverige lämnat in avseende säkerhetsledningens effektivitet för nationella leverantörer av flygtrafiktjänster på grundval av det kriterium som fastställs i punkt 1.1 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (11) De lokala prestationsmål för säkerhet som Sverige har föreslagit för den främsta leverantören av flygtrafiktjänster, nämligen LFV, i fråga om säkerhetsledningens effektivitet, fördelade per mål för säkerhetsledningen och uttryckta som genomförandenivå, är följande:

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/728 av den 13 april 2022 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, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden samt rekommendationer för översyn av dessa mål (EUT L 135, 12.5.2022, s. 4).

Sverige	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhets nivå A till D				
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2022	2023	2024	Unionstäckande mål (2024)
LFV	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D	D
	Säkerhetssäkring	C	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C	C

- (12) De prestationsmål för säkerhet som Sverige föreslagit för LFV överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.
- (13) Kommissionen noterar att det reviderade utkastet till prestationsplan inte innehåller några särskilda åtgärder för att LFV ska uppnå de lokala säkerhetsmålen. Planen innehåller dock allmänna åtgärder såsom övervakning och tillämpning av riskreducerande åtgärder för att hantera specifika risker och bedömning via säkerhetslednings-systemet av ändringar i det funktionella systemet. Med beaktande av den bedömning som gjorts av organet för prestationsgranskning noterar kommissionen att LFV enligt uppgift redan har uppnått de unionstäckande målen nivå och att Sverige därför inte har fastställt ytterligare åtgärder för att LFV ska uppnå dessa mål.
- (14) De säkerhetsmål som Sverige föreslår för de leverantörer av terminaltjänster som omfattas av det reviderade 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 leverantörer av flygtrafiktjänster ska uppnå sina prestationsmål för säkerhet.
- (15) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 11, 12, 13 och 14, och med tanke på att de unionstäckande prestationsmål för säkerhet som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891 måste uppnås senast det sista året av den tredje referensperioden, dvs. 2024, bör målen i det reviderade utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet säkerhet.

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö

- (16) När det gäller nyckelprestationsområdet miljö har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos de mål som Sverige lämnat in 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. Därför har de föreslagna målen i det reviderade utkastet till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden för horisontell flygningseffektivitet underväg som har fastställts i den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet (ERNIP, *European Route Network Improvement Plan*) som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden antogs, dvs. den 2 juni 2021.
- (17) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet miljö, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903 före covid-19-pandemins utbrott, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. På liknande sätt kunde de lokala prestationsmål för miljö som medlemsstaterna fastställt för 2021 i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in i oktober 2021 inte ändras retroaktivt i deras reviderade utkast till prestationsplaner. Därför bör bedömningen av huruvida de lokala prestationsmålen för miljö överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål göras för kalenderåren 2022, 2023 och 2024.

- (18) De prestationsmål inom nyckelprestationsområdet miljö som föreslås av Sverige och motsvarande nationella referensvärden för den tredje referensperioden enligt ERNIP, uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan, är följande:

Sverige	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet miljö , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan	1,05 %	1,05 %	1,05 %
Referensvärden	1,05 %	1,05 %	1,05 %

- (19) Kommissionen konstaterar att de miljömål som föreslås av Sverige är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för kalenderåren 2022, 2023 och 2024.
- (20) Kommissionen noterar att Sverige i det reviderade utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala prestationsmålen för miljö, vilka omfattar det planerade genomförandet av gränsöverskridande luftrum med fria flygvägar med Polen.
- (21) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 18, 19 och 20 bör de mål som anges i det reviderade utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet miljö.

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kapacitet

- (22) När det gäller nyckelprestationsområdet kapacitet har en bedömning gjorts av överensstämmelsen hos de mål som Sverige lämnat in avseende den genomsnittliga ATFM-förseningen (försening i flödesplaneringen) under väg per flygning, på grundval av det kriterium som anges i punkt 1.3 i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Därför har de föreslagna målen i det reviderade utkastet till prestationsplan jämförts med de relevanta referensvärden som har fastställts i den operativa plan för nätverket som fanns tillgänglig vid den tidpunkt då de reviderade unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden antogs, dvs. den 2 juni 2021.
- (23) Det unionstäckande prestationsmålet för den tredje referensperioden inom nyckelprestationsområdet kapacitet, som ursprungligen fastställdes i genomförandebeslut (EU) 2019/903 före covid-19-pandemins utbrott, reviderades inte för kalenderåret 2020 genom genomförandebeslut (EU) 2021/891, eftersom tidsfristen för tillämpning av det målet hade löpt ut och genomförandet därmed blivit slutgiltigt, vilket omöjliggjorde retroaktiva justeringar. På liknande sätt kunde de lokala prestationsmål för kapacitet som medlemsstaterna fastställt för 2021 i de utkast till prestationsplaner som de lämnade in i oktober 2021 inte ändras retroaktivt i deras reviderade utkast till prestationsplaner. Därför bör bedömningen av huruvida de lokala prestationsmålen för kapacitet överensstämmer med motsvarande unionstäckande prestationsmål göras för kalenderåren 2022, 2023 och 2024.
- (24) De kapacitetsmål under väg som föreslås av Sverige för den tredje referensperioden, uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning, samt motsvarande referensvärden från den operativa planen för nätverket, är följande:

Sverige	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet , uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning	0,07	0,08	0,08
Referensvärden	0,07	0,08	0,08

- (25) Kommissionen konstaterar att de kapacitetsmål som föreslås av Sverige är likvärdiga med motsvarande nationella referensvärden för kalenderåren 2022, 2023 och 2024.
- (26) Kommissionen noterar att Sverige i det reviderade utkastet till prestationsplan har angett åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen underväg. Till dessa åtgärder hör genomförandet av det svenska luftrumsprojektet SWEA och en ökning av antalet flygledare (heltidsekvivalenter) både under och efter den tredje referensperioden för att tillgodose den framtida trafikefterfrågan, även för att föregripa planerade pensionsavgångar bland flygledare. Kommissionen noterar att jämfört med det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021 har det planerade antalet operativa flygledare (heltidsekvivalenter) i Stockholms och Malmö områdeskontrollcentraler reviderats nedåt på grund av de förändrade omständigheter som beskrivs i skälen 5 och 9.
- (27) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 24, 25 och 26 bör de mål som anges i det reviderade utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.

Översyn av kapacitetsmål för terminaltjänster

- (28) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen har kommissionen kompletterat sin bedömning av kapacitetsmålen underväg genom att se över kapacitetsmålen för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 b i bilaga IV till den genomförandeförordningen. Dessa mål visade sig inte väcka några tvivel avseende Sverige.

Bedömning av prestationsmål inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet

- (29) Kommissionen drog i genomförandebeslut (EU) 2022/728 slutsatsen att de föreslagna kostnadseffektivitetsmålen underväg i Sveriges utkast till prestationsplan som lämnades in 2021 inte överensstämde med de unionstäckande prestationsmålen. Sverige har föreslagit reviderade kostnadseffektivitetsmål underväg i sitt reviderade utkast till prestationsplan.
- (30) I tabellen nedan anges de ursprungliga prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter under den tredje referensperioden, enligt det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021, och motsvarande reviderade utkast till prestationsmål i det reviderade utkastet till prestationsplan.

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Ursprungliga kostnadseffektivitetsmål underväg (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021), uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR
Reviderade kostnadseffektivitetsmål underväg (i det reviderade utkastet till prestationsplan), uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	604,02 SEK	537,87 SEK	1 361,88 SEK	774,65 SEK	650,98 SEK	587,62 SEK
	62,70 EUR	55,84 EUR	141,38 EUR	80,42 EUR	67,58 EUR	61,00 EUR

- (31) Kommissionen konstaterar att Sverige har reviderat sina lokala kostnadseffektivitetsmål för 2022, 2023 och 2024, vilket jämfört med det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021 leder till en total fastställd enhetskostnad som är 8,2 % högre under dessa kalenderår och 7,1 % högre under den tredje referensperioden som helhet. Dessa öknings av fastställd enhetskostnad beror på den betydande försämring av trafikprognosen som har orsakats av den minskade flygtrafiken i Sveriges luftrum till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som nämns i skälen 5 och 9. Det lägre antalet prognostiserade tjänstenheter för kalenderåren 2022, 2023 och 2024 har dock delvis uppvägs av Sverige genom en minskning av de fastställda kostnaderna.

- (32) Sverige har dessutom tillämpat en justering uppåt på utgångsvärdet för 2014, medan utgångsvärdet för 2019 har justerats nedåt. Sverige förklarar i det reviderade utkastet till prestationsplan att utgångsvärdena för 2014 och 2019 har justerats främst för att ta hänsyn till effekterna av betydande engångsbelopp relaterade till de faktiska pensionskostnader som registrerats för dessa kalenderår och som påverkar jämförbarheten med de fastställda kostnaderna för den tredje referensperioden. Dessutom har Sverige tillämpat ytterligare två justeringar på utgångsvärdet för 2019, vilka har motiverats av ändringar i tillämpningsområdet för avgiftszonen för undervägsavgifter mellan den andra referensperioden och den tredje referensperioden och av en ändring av den metod som Sverige tillämpar för att dra av offentliga medel som leverantören av flygtrafiktjänster mottagit från de undervägsavgifter som betalas av användarna.
- (33) Kommissionen noterar att de trafikantaganden som används i det reviderade utkastet till prestationsplan bygger på Eurocontrol Statfors basstrafikprognos från juni 2022. De undervägstjänstenheter som prognostiserats för avgiftszonen för kalenderåren 2022, 2023 och 2024, jämfört med siffrorna i utkastet till prestationsplan, anges i tabellen nedan.

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprunglig trafikprognos (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	3 173	3 637	3 906
Uppdaterad trafikprognos (i det reviderade utkastet till prestationsplan), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	2 724	3 248	3 367
Skillnad	- 14,2 %	- 10,7 %	- 13,8 %

- (34) Jämfört med det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021 ligger de årliga minskningarna av antalet tjänstenheter för kalenderåren 2022, 2023 och 2024 ungefär mellan – 11 % och – 14 %. I linje med detta förväntas undervägstjänstenheterna för Sverige under 2024 ligga 11,1 % under nivån före pandemin (kalenderåret 2019), medan de tidigare förväntades överskrida nivån före pandemin med 3,1 % enligt Statfors basstrafikprognos från oktober 2021.
- (35) Som framgår av tabellen nedan förväntas dock inte flygrörelserna i svenskt luftrum enligt instrumentflygreglerna (IFR) minska i samma takt som undervägstjänstenheterna. Denna skillnad beror på den betydande minskningen av överflygningar, som i genomsnitt genererar ett proportionellt högre antal undervägstjänstenheter än flygningar som landar på och avgår från flygplatser i Sverige.

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprunglig trafikprognos (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021), uttryckt i tusental IFR-rörelser	685	771	824
Uppdaterad trafikprognos (i det reviderade utkastet till prestationsplan), uttryckt i tusental IFR-rörelser	626	751	773
Skillnad	- 8,6 %	- 2,6 %	- 6,2 %

- (36) Kommissionen noterar därför att arbetsbördan för leverantören av flygtrafiktjänster, som styrs av de kontrollerade flygrörelserna, inte förväntas minska i korrelation med den intäktsminskning som beror på det lägre antalet undervägstjänstenheter.

- (37) De reviderade fastställda kostnaderna för kalenderåren 2022, 2023 och 2024, uttryckta i reala termer i 2017 års priser, visas i tabellen nedan. Kommissionen noterar att Sverige har reviderat ned de fastställda kostnaderna i reala termer för vart och ett av dessa kalenderår.

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprungliga fastställda kostnader i reala termer i 2017 års priser (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021)	2 146 miljoner SEK	2 202 miljoner SEK	2 230 miljoner SEK
Reviderade fastställda kostnader i reala termer i 2017 års priser (i det reviderade utkastet till prestationsplan)	2 110 miljoner SEK	2 114 miljoner SEK	1 979 miljoner SEK
Skillnad	- 1,7 %	- 4,0 %	- 11,3 %

- (38) Det reviderade utkastet till prestationsplan innehåller en uppdaterad inflationsprognos för Sverige för kalenderåren 2022, 2023 och 2024, i enlighet med tabellen nedan.

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprungligt inflationsindex, med prognostiserad inflationsförändring på årsbasis inom parentes (uppgifter i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021)	107,4 (1,3 %)	109,1 (1,6 %)	111,1 (1,8 %)
Reviderat inflationsindex , med inflationsförändring på årsbasis inom parentes (uppgifter i det reviderade utkastet till prestationsplan)	112,4 (4,8 %)	114,9 (2,2 %)	116,9 (1,7 %)

- (39) På grund av uppdateringen av inflationsprognosen har de reviderade fastställda kostnaderna i nominella termer för kalenderåret 2022 ökat, medan de för 2023 har förblivit oförändrade. För kalenderåret 2024 är de nominella fastställda kostnaderna lägre än i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021.

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprungliga fastställda kostnader i nominella termer (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021)	2 269 miljoner SEK	2 359 miljoner SEK	2 424 miljoner SEK
Reviderade fastställda kostnader i nominella termer (i det reviderade utkastet till prestationsplan)	2 310 miljoner SEK	2 359 miljoner SEK	2 234 miljoner SEK
Skillnad	+ 1,8 %	0,0 %	- 7,8 %

- (40) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen hos de reviderade kostnadseffektivitetsmål som föreslås av Sverige på grundval av kriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (41) 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 +2,2 % under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på +1,0 % under samma period. Det justerade utgångsvärde för 2019 som fastställts av Sverige och som avses i skäl 32 påverkar den beräknade trenden för fastställd enhetskostnad negativt. Sveriges trend för fastställd enhetskostnad har försämrats jämfört med den trend för fastställd enhetskostnad på +0,2 % som beräknats på grundval av det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021.

- (42) 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 -0,3 % under den andra och den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på -1,3 % under samma period. Det justerade utgångsvärde för 2014 som fastställts av Sverige och som avses i skäl 32 påverkar den beräknade långsiktiga trenden för fastställd enhetskostnad positivt. Sveriges långsiktiga trend för fastställd enhetskostnad har förbättrats jämfört med den långsiktiga trend för fastställd enhetskostnad på +1,0 % som beräknats på grundval av det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021.
- (43) Som nämns i skälen 33 och 34 påminner kommissionen om att Sveriges tjänstenhetsprognos för den tredje referensperioden har reviderats ned betydligt på grund av trafikförändringarna till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Det är därför nödvändigt och lämpligt att, med avseende på de bedömningskriterier som granskas i skälen 41 och 42, undersöka om Sverige skulle leva upp till de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna utan den kraftiga trafikminskning för kalenderåren 2022, 2023 och 2024 som beror på de förändrade omständigheterna.
- (44) Kommissionen har därför omräknat Sveriges trend för fastställd enhetskostnad för den tredje referensperioden och Sveriges långsiktiga trend för fastställd enhetskostnad under den andra och den tredje referensperioden genom att använda Eurocontrol Statfors basstrafikprognos från oktober 2021. Denna omräkning ger, för Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter, en justerad trend för fastställd enhetskostnad på -1,5 % under den tredje referensperioden och en justerad långsiktig trend för fastställd enhetskostnad på -1,9 %. Båda dessa justerade trender ligger under motsvarande unionstäckande trender för fastställd enhetskostnad på +1,0 % respektive -1,3 %. Kommissionen drar därför slutsatsen att Sverige uppfyller de bedömningskriterier som granskas i skälen 41 och 42 utan de förändringar i trafiken som orsakas av Rysslands anfallskrig mot Ukraina.
- (45) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att utgångsvärdet för den fastställda enhetskostnaden på avgiftszonsnivå i Sverige på 55,84 euro (uttryckt i 2017 års priser) är 24,8 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 44,74 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen.
- (46) Kommissionen konstaterar att de reviderade kostnadseffektivitetsmålen för Sveriges avgiftszon är högre än de ursprungliga målen i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021. Denna försämrings beror dock helt på de betydligt lägre trafikantagandena. Om man bortser från de negativa effekterna av trafikförändringar till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina står det klart att Sverige lever upp till både den unionstäckande trenden för fastställd enhetskostnad och den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställd enhetskostnad.
- (47) Som noteras i skäl 37 påminner kommissionen dessutom om att Sverige har minskat sina fastställda kostnader i reala termer för återstoden av den tredje referensperioden som svar på antagandena om försämrade trafikutsikter. Kommissionen konstaterar att dessa kostnadsbegränsande åtgärder totalt sett står i proportion till det lägre antal IFR-rörelser som prognostiserats för kalenderåren 2022, 2023 och 2024, såsom beskrivs i skäl 35.
- (48) På det hela taget anser kommissionen därför att Sverige på ett lämpligt sätt har följt rekommendationerna i artikel 3 i genomförandebeslut (EU) 2022/728 när det gäller revidering av landets lokala prestationsmål för kostnadseffektivitet.
- (49) På grundval av påpekandena i skälen 30 till 48 bör de mål som anges i det reviderade utkastet till prestationsplan anses överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kostnadseffektivitet.

Översyn av reviderade kostnadseffektivitetsmål för terminaltjänster

- (50) När det gäller flygplatser som omfattas av genomförandeförordning (EU) 2019/317 i enlighet med artikel 1.3 och 1.4 i den genomförandeförordningen har kommissionen kompletterat sin bedömning av kostnadseffektivitetsmålen underväg genom att se över kostnadseffektivitetsmålen för terminaltjänster i enlighet med punkt 2.1 c i bilaga IV till den genomförandeförordningen.
- (51) I genomförandebeslut (EU) 2022/728 uttryckte kommissionen betänkligheter om de mål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster som Sverige föreslagit i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021 och ansåg att Sverige borde motivera målen ytterligare eller revidera ned dem.

- (52) Kommissionen noterar att Sverige i det reviderade utkastet till prestationsplan vederbörligen har motiverat och underbyggt sina mål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster, inbegripet genom att hänvisa till det minskade antalet flygningar i terminalavgiftszonen jämfört med den andra referensperioden och den stora inverkan av flygledarnas pensionsavgångar på terminalkostnadsbasen under den tredje referensperioden. Kommissionen har inga ytterligare synpunkter på de mål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster som ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan.

SLUTSATSER

- (53) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att prestationsmålen i det reviderade utkastet till prestationsplan överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Sverige i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, förtecknade i bilagan till detta beslut, överensstämmer med de unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden som fastställs i genomförandebeslut (EU) 2021/891.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Sverige.

Utfärdat i Bryssel den 5 december 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Prestationsmål i Sveriges reviderade utkast till prestationsplan, inlämnat i enlighet med förordning (EG) nr 549/2004, vilka överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET SÄKERHET**Säkerhetsledningens effektivitet**

Sverige	Mål för säkerhetsledningens effektivitet, uttryckta som genomförandenivå, från Easa-nivå A till D			
Berörd leverantör av flygtrafiktjänster	Mål för säkerhetsledningen	2022	2023	2024
LFV	Säkerhetspolicy och säkerhetsmål	C	C	C
	Hantering av säkerhetsrisker	D	D	D
	Säkerhetssäkring	C	C	C
	Främjande av säkerhet	C	C	C
	Säkerhetskultur	C	C	C

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET MILJÖ**Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet under väg för den aktuella flygbanan**

Sverige	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet miljö , uttryckta som den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten under väg för den aktuella flygbanan	1,05 %	1,05 %	1,05 %

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KAPACITET**Genomsnittlig ATFM-försening under väg i minuter per flygning**

Sverige	2022	2023	2024
Mål inom nyckelprestationsområdet kapacitet , uttryckta i minuter ATFM-försening per flygning	0,07	0,08	0,08

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET**Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster under väg**

Sveriges avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångs-värde för 2014	Utgångs-värde för 2019	2020–20-021	2022	2023	2024
Reviderade kostnadseffektivitetsmål under väg , uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	604,02 SEK	537,87 SEK	1 361,88 SEK	774,65 SEK	650,98 SEK	587,62 SEK
	62,70 EUR	55,84 EUR	141,38 EUR	80,42 EUR	67,58 EUR	61,00 EUR