2026/865

2026.4.20.

A BIZOTTSÁG (EU) 2026/865 HATÁROZATA

(2026. március 27.)

az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia által benyújtott, a negyedik referencia-időszak tekintetében a funkcionális légtérblokkra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélo. részletes vizsgálatának megindításáról

(az értesítés a C(2026) 2003. számú dokumentummal történt)

(Csak a holland, a francia és a német nyelvű szöveg hiteles)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (a továbbiakban: keretrendelet) ([1]) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c. pontjának második albekezdésére,

tekintettel az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló, 2024. október 23-i (EU) 2024/2803 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]) és különösen annak 58. cikke (3) bekezdésére,

tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról, valamint a 390/2013/EU és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ([3]) és különösen annak 15. cikke (1) és (3) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén teljesítménycélokat is magukban foglaló terveket kell kidolgozniuk a léginavigációs szolgálatokra és a hálózati funkciókra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer minden egyes referencia-időszaka tekintetében. Az említett tervekben szereplő helyi teljesítménycéloknak összhangban kell lenniük az érintett referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(2) A Bizottság 2024. június 12-én elfogadta a negyedik referencia-időszakra (2025–2029) vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokat. Ezeket az uniós szintű teljesítménycélokat az (EU) 2024/1688 bizottsági végrehajtási határozat ([4]) állapította meg.

(3) Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Svájc (a továbbiakban: a FABEC-államok) 2024. október 1-jén benyújtották a Bizottságnak a negyedik referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv-tervezetet, amelyet az Európai Központi Funkcionális Légtérblokk (a továbbiakban: FABEC) szintjén közösen fogadtak el. Miután a Bizottság ellenőrizte a teljesítményterv-tervezet hiánytalanságát, a FABEC-államok 2024. november 15-én benyújtották az aktualizált teljesítményterv-tervezetet (a továbbiakban: a FABEC teljesítményterv-tervezete).

(4) A Bizottság megállapította, hogy a Belgium–Luxemburg, Németország, Hollandia és Svájc útvonali díjszámítási körzeteire vonatkozó FABEC teljesítményterv-tervezetben foglalt költséghatékonysági teljesítménycélok nem felelnek meg az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában meghatározott értékelési kritériumoknak, és ezért nincsenek összhangban a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

([1]) HL L 96., 2004.3.31., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) HL L, 2024/2803, 2024.11.11., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) HL L 56., 2019.2.25., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) A Bizottság (EU) 2024/1688 végrehajtási határozata (2024. június 12.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózatra vonatkozó uniós szintű teljesítménycéloknak a 2025. január 1-jétől 2029. december 31-ig tartó negyedik referencia-időszakra történő meghatározásáról (HL L, 2024/1688, 2024.6.17., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) A Bizottság ezért 2025. május 16-án az (EU) 2025/1040 bizottsági végrehajtási határozat ([5]) útján értesítette Belgiumot, Németországot, Franciaországot, Luxemburgot és Hollandiát a (4) preambulumbekezdésben említett teljesítménycélok következetlenségére vonatkozó megállapításokról, Svájcot pedig az (EU) 2025/1039 bizottsági végrehajtási határozat ([6]) útján értesítette ezekről. Az említett határozatokban a Bizottság ajánlásokat fogalmazott meg a FABEC-államok számára annak biztosítása érdekében, hogy teljesítménycéljaik összhangban legyenek a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(6) 2025. augusztus 14-én a FABEC-államok értékelés céljából benyújtották a Bizottságnak a FABEC negyedik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetét. A terv hiánytalanságának ellenőrzését követően Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Svájc 2025. október 17-én benyújtotta a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet aktualizált változatát (a továbbiakban: a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezete).

(7) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság az említett végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1. pontjában szereplő értékelési kritériumok alapján és adott esetben a helyi körülmények figyelembevételével értékelte a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt helyi teljesítménycélok összhangját.

(8) Ez a határozat a Bizottság kétségeit fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt holland költséghatékonysági teljesítménycélok összhangban vannak-e a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélokkal.

(9) A FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetének Bizottság általi értékelése kétségeket vetett fel a Svájc útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok következetességével kapcsolatban is. Svájcot mint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség közötti, a légi közlekedésről szóló megállapodás ([7]) szerinti teljesítmény- és díjszámítási rendszer hatálya alá tartozó harmadik országot a Bizottság külön értesítette a kapcsolódó megállapításokról és a díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélo. részletes vizsgálatának megindításáról ([8]).

(10) A teljesítmény-felülvizsgálati testület, amely az (EU) 2024/2803 rendelet 13. cikkének (2) bekezdése szerint segíti a Bizottságot a teljesítmény- és díjszámítási rendszerek végrehajtásában, véleményt nyújtott be a Bizottságnak a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélokról e célok uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangja tekintetében. Az e határozatban foglalt megállapítások a teljesítmény-felülvizsgálati testület véleményében ([9]) foglal. részletes technikai értékelésen alapulnak.

A RÉSZLETES VIZSGÁLAT MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI

(11) A FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezete meghatározza a Hollandia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélokat, valamint a megállapított egységköltség 2019. és 2024. évi kiindulási értékeit. Az alábbi táblázat bemutatja a felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélokat és kiindulási értékeket a FABEC 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetében szereplő kapcsolódó számokkal összehasonlítva.

([5]) A Bizottság (EU) 2025/1040 végrehajtási határozata (2025. május 16.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Dánia, Németország, Észtország, Írország, Görögország, Franciaország, Lettország, Luxemburg, Hollandia és Szlovákia által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokkszintű teljesítményterv-tervezetekben foglalt bizonyos teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról (HL L, 2025/1040, 2025.5.23., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) A Bizottság (EU) 2025/1039 végrehajtási határozata (2025. május 16.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Svájc által benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok és az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének negyedik referencia-időszakára meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról (HL L, 2025/1039, 2025.5.23., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([7]) HL L 114., 2002.4.30., 73. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) A Bizottság határozata az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Svájc által benyújtott, a negyedik referencia-időszak tekintetében a funkcionális légtérblokkra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélo. részletes vizsgálatának megindításáról (C(2026) 2002).

([9]) A teljesítmény-felülvizsgálati testület 1-2026. sz. véleménye a negyedik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetek értékeléséről, 2026. január 28.

Hollandia útvonali díjszámítási körzete	2019. évi kiindulási érték	2024. évi kiindulási érték	2025	2026	2027	2028	2029
Eredetileg kitűzött (a FABEC 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetében foglalt) költséghatékonysági célok a megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	*86,52 EUR*	*104,60 EUR*	*103,51 EUR*	*103,61 EUR*	*106,50 EUR*	*106,28 EUR*	*105,95 EUR*
Felülvizsgált (a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében foglalt) költséghatékonysági célok a megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	**85,62 EUR**	**101,95 EUR**	**102,29 EUR**	**100,53 EUR**	**105,17 EUR**	**104,09 EUR**	**103,73 EUR**
Eltérés	**– 1,0 %**	**– 2,5 %**	**– 1,2 %**	**– 3,0 %**	**– 1,2 %**	**– 2,1 %**	**– 2,1 %**

(12) A Bizottság megjegyzi, hogy Hollandia költséghatékonysági teljesítménycéljait a negyedik referencia-időszak minden évére vonatkozóan lefelé módosították, ami javulást jelent a FABEC 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetéhez képest. Ez a javulás, amely a díjszámítási körzet alacsonyabb éves megállapított egységköltségét jelenti, teljes mértékben a reálértéken, 2022. évi árakon (a továbbiakban: reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezett megállapított költségek csökkentésének tulajdonítható. Hollandia a megállapított egységköltségre vonatkozó kiindulási értékeket is lefelé módosította, beleértve a 2024-re vonatkozó kiindulási értékeket, hogy figyelembe vegye a naptári évre vonatkozóan rögzített tényleges költségeket.

(13) A díjszámítási körzetre vonatkozó felülvizsgált megállapított költségeket reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve az alábbi táblázat tartalmazza:

Hollandia útvonali díjszámítási körzete	2025	2026	2027	2028	2029
Eredeti (a 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt) megállapított költségek reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve	*322 millió EUR*	*325 millió EUR*	*338 millió EUR*	*343 millió EUR*	*346 millió EUR*
Felülvizsgált megállapított (a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt) **költségek reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve**	**314 millió EUR**	**314 millió EUR**	**333 millió EUR**	**334 millió EUR**	**337 millió EUR**
Eltérés	– 2,4 %	– 3,2 %	– 1,6 %	– 2,6 %	– 2,8 %

(14) Amint azt az alábbi táblázat mutatja, a Hollandia díjszámítási körzetére alkalmazott felülvizsgált forgalmi előrejelzés, amely az Eurocontrol STATFOR 2025. februári alap-előrejelzésén alapul, a negyedik referencia-időszak minden egyes évére az előre jelzett szolgáltatási egységek alacsonyabb számát mutatja a FABEC 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetében szereplő forgalmi előrejelzéshez képest. A díjszámítási körzetre vonatkozó forgalmi előrejelzés felülvizsgálata ezért negatív költséghatékonysági hatással járt, am. részben semlegesítette a megállapított költségek (12) és (13) preambulumbekezdésben említett csökkentésének pozitív hatását.

Hollandia útvonali díjszámítási körzete	2025	2026	2027	2028	2029
Eredeti (a 2024-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetben foglalt) forgalmi előrejelzés ezer útvonali szolgáltatási egységben kifejezve	*3 108*	*3 133*	*3 175*	*3 230*	*3 270*
Aktualizált (a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt) forgalmi előrejelzés ezer útvonali szolgáltatási egységben kifejezve	**3 071**	**3 128**	**3 162**	**3 212**	**3 247**
Eltérés	**– 1,2 %**	**– 0,2 %**	**– 0,4 %**	**– 0,5 %**	**– 0,7 %**

(15) A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c. pontjában meghatározott kritériumok alapján értékelte a Hollandia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozóan javasolt felülvizsgált költséghatékonysági célok összhangját.

(16) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a. pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik referencia-időszakot nézve a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +0,3 %-os útvonali megállapítottegységköltség-trend az azonos időszakban – 1,2 %-os uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(17) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. b. pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakot nézve a díjszámítási körzet szintjére vonatkozó +2,2 %-os hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trend az azonos időszakban – 1,0 %-os hosszú távú uniós szintű trendhez képest gyengébb teljesítményt mutat.

(18) Hollandia arra kérte a Bizottságot, hogy a hosszú távú útvonali megállapítottegységköltség-trend kiszámításakor vegye figyelembe Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújának hatását. Hollandia szerint az ukrajnai háború miatti forgalomváltozások az átrepülések strukturális csökkenéséhez vezettek a holland légtérben, és a negyedik referencia-időszakban tartósan negatív hatást gyakorolnak a forgalom nagyságára. Hollandia becslése szerint az átrepülések számának az ukrajnai háború hatására történő csökkenése a díjszámítási körzet összes szolgáltatási egységének 8,4 %-át teszi ki, a teljesítmény-felülvizsgálati testület által az azonos körülmények által érintett más tagállamok tekintetében alkalmazott számítási módszer alapján.

(19) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati testület véleményére, a Bizottság úgy véli, hogy a (17) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium alkalmazásában további elemzésre van szükség annak megállapításához, hogy az átrepülések tekintetében Hollandia ténylegesen milyen mértékben szenvedett el strukturális veszteséget az ukrajnai háború miatt kialakult körülmények hatására. Ebben a szakaszban valóban nem lehet megállapítani, hogy a Hollandia által bejelentett megfigyelt forgalomváltozások ténylegesen a forgalom ukrajnai háború miatti eltolódásának vagy inkább más tényezőknek tulajdoníthatók-e. A Bizottság ezért az értékelés e szakaszában nem számította újra Hollandia harmadik és negyedik referencia-időszakra vonatkozó hosszú távú megállapítottegységköltség-trendjét a Hollandia által hivatkozott, az általa az ukrajnai háborúnak tulajdonított strukturális forgalomkiesés fényében.

(20) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c. pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapítja, hogy Hollandia esetében a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 101,95 EUR kiindulási érték 9,0 %-kal magasabb, mint az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének e. pontjában meghatározott releváns kontrollcsoport reálértéken, 2022. évi árakon kifejezett 93,56 EUR átlagos kiindulási értéke.

(21) A (20) preambulumbekezdésben említett értékelési kritérium tekintetében Hollandia a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében úgy véli, hogy figyelembe kell venni a kontrollcsoportba tartozó államok közötti vásárlóerő-paritás tekintetében megfigyelt különbséget. Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgálati testület véleményére. részletesebb elemzésre van szükség annak értékeléséhez, hogy a hivatkozott vásárlóerő-paritási különbségek milyen hatást gyakorolnak az érintett léginavigációs szolgáltatók költségalapjára. Az ilyen további elemzésnek figyelembe kell vennie minden egyéb olyan releváns működési vagy gazdasági tényezőt is, amely jelentősen befolyásolja az (EU) 2024/1688 végrehajtási határozat 7. cikkének e. pontjában meghatározott kontrollcsoporton belüli léginavigációs szolgáltatók összehasonlíthatóságát.

(22) A Bizottság megvizsgálta továbbá, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d. pontjával összhangban szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a (16), (17) és (20) preambulumbekezdésben említett eltérések. Ennek megfelelően a Bizottság értékelte, hogy a (16) és (17) preambulumbekezdésben említett uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez és hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendhez képest megfigyelt eltérések kizárólag a „kapacitás" fő teljesítményterülethez tartozó teljesítménycélok eléréséhez szükséges intézkedésekhez vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási költségekhez kapcsolódó további megállapított költségeknek tulajdoníthatók-e.

(23) A teljesítmény-felülvizsgálati testület kiszámította a Hollandia által a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan meghatározott költségek és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek, valamint a harmadik és a negyedik referencia-időszakra vonatkozó hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek való megfeleléshez együttesen szükséges megállapított költségek közötti becsült különbségeket. A teljesítmény-felülvizsgálati testület megállapításai alapján a negyedik referencia-időszakra vonatkozóan Hollandia által javasolt teljes megállapított költség reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve körülbelül 77,1 millió EUR-val elmarad az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges szinttől, ami reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve 15,4 millió EUR átlagos éves különbséget jelent. Jelentősebb különbség figyelhető meg, amely a negyedik referencia-időszak egészében reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve körülbelül 370 millió EUR-t tesz ki a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendnek való megfeleléshez szükséges szinthez képest, ami reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve körülbelül 74 millió EUR éves átlagos különbségnek felel meg.

(24) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d. pontjának i. alpontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Hollandia a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében hivatkozik az LVNL és a Maastricht Upper Area Control Centre (a továbbiakban: MUAC) útvonali léginavigációs szolgáltatók esetében a negyedik referencia-időszak során, a kapacitáscélok eléréséhez szükséges intézkedések (a továbbiakban: kapacitási intézkedések) vonatkozásában felmerülő további megállapított költségekre.

(25) Hollandia a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében emlékeztet arra, hogy az LVNL és a MUAC rendkívül összetett és sűrűn üzemeltetett légtérben nyújt szolgáltatásokat. Hollandia szerint a negyedik referencia-időszak során a hangsúly a légtérfelhasználóknak nyújtott szolgáltatások magas színvonalának fenntartásán van, tekintettel a forgalom előre jelzett folyamatos növekedésére. E célból mind az LVNL-nek, mind a MUAC-nak jelentős számú új légiforgalmi irányítót kell kiképeznie és felvennie, és számos kapacitásnövelő beruházást kell végrehajtania a rendszerek és az üzemeltetési koncepciók terén. Hollandia rámutat arra, hogy a tervezett kapacitási intézkedések csökkentése vagy késedelmes végrehajtása a holland légtérben nyújtott szolgáltatások minőségének romlásához vezetne, és káros továbbgyűrűző hatást gyakorolhatna az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat egészére.

(26) Hollandia hangsúlyozza továbbá, hogy a holland légtérben a léginavigációs szolgálatok esetében szükséges szolgáltatási szinteket – többek között a személyzet és a beruházások tekintetében – a csúcsforgalmi igények alapján határozzák meg. A léginavigációs szolgáltatási műveletek kialakítására úgy került sor, hogy nagy működési megbízhatósággal igazodjanak az amszterdami Schiphol repülőtér egymást követő érkezési és indulási csúcsidőszakaihoz, amelyeket alacsonyabb forgalmi igényű időszakok követnek a szokásos működési napokon. Hollandia arról számolt be, hogy a csúcsidőszakokban a forgalmi kereslet elérte a Covid előtti szintet, míg a holland légtérben a forgalom teljes volumene továbbra is alacsonyabb.

(27) Hollandia kifejti, hogy az amszterdami Schiphol repülőtéren a csúcsforgalmi kereslet jelentősen magasabb, mint a (20) preambulumbekezdésben említett kontrollcsoportba tartozó többi állam elsődleges repülőterein. Hollandia becslése szerint az amszterdami Schiphol repülőtérre érkező és onnan induló forgalom kiszolgálásához szükséges csúcsforgalmi kapacitás LVNL általi biztosítása körülbelül évi 40 millió EUR többletköltséget jelent. A rendelkezésre álló információk alapján a teljesítmény-felülvizsgálati testület nem tudta ellenőrizni ezt a becslést és az alapjául szolgáló feltételezéseket. Az sem egyértelmű, hogy ezt az összeget kizárólag az útvonali léginavigációs szolgáltatások nyújtásával összefüggésben számították-e ki, vagy a közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásokhoz kapcsolódó költségeket is magában foglalja-e. Ezért további információkra és elemzésekre van szükség ahhoz, hogy következtetéseket lehessen levonni ebben a kérdésben.

(28) A Bizottság megállapítja, hogy Hollandia a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében összesen hét kapacitási intézkedést terjesztett elő és számszerűsített az LVNL és a MUAC tekintetében. A negyedik referencia-időszak egészében ezek a kapacitási intézkedések reálértéken, 2022. évi árakon kifejezve 159,9 millió EUR megállapított költséget jelentenek. A bejelentett további megállapított költségek 84 %-a az LVNL által bevezetett kapacitási intézkedésekhez kapcsolódik, és csak 16 %-uk kapcsolódik a MUAC által végrehajtott kapacitási intézkedésekhez.

(29) A Bizottság először a Hollandia által az LVNL-lel és a MUAC-kal kapcsolatban bejelentett alábbi kapacitási intézkedéseket vizsgálta és elemezte:

— új légiforgalmi irányítók LVNL általi képzése (a továbbiakban: 1. intézkedés),

— új légiforgalmi szolgáltatási (ATM) rendszer LVNL általi bevezetése (a továbbiakban: 2. intézkedés),

— egyéb üzemeltetési és műszaki fejlesztések LVNL általi végrehajtása (a továbbiakban: 3. intézkedés),

— új légiforgalmi irányítók MUAC általi képzése (a továbbiakban: 4. intézkedés),

— különböző üzemeltetési és műszaki kapacitásbővítési intézkedések MUAC általi végrehajtása (a továbbiakban: 5. intézkedés).

(30) Az 1. intézkedés magában foglalja a körzeti irányítóközpont új légiforgalmi irányítóinak LVNL általi képzését, elsősorban a tervek szerint a negyedik referencia-időszakban nyugdíjba vonuló jelentős számú légiforgalmi irányító helyettesítése, valamint az előre jelzett forgalomnövekedés figyelembevétele és a rendszerek korszerűsítésének támogatása érdekében. Az LVNL évi 27 légiforgalmiirányító-tanuló felvételét tervezi, és a képzés 75 %-ot meghaladó átlagos sikerességi arányát tűzi ki célul. Az amszterdami körzeti irányítóközpont útvonali ágazatain dolgozó légiforgalmi irányítók száma a 2024. évi 82 teljes munkaidős egyenértékről 2029-re várhatóan 85 teljes munkaidős egyenértékre nő, ami a negyedik referencia-időszak során mérsékelt, 3 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő növekedést mutat. Az 1. intézkedés keretében a költségek magukban foglalják mind a légiforgalmiirányító-tanulók fizetését, mind a képzésükkel kapcsolatban felmerülő egyéb költségeket.

(31) Az 1. intézkedés magában foglalja az LVNL képzési létesítményeinek, légiforgalmi irányítási képzési szimulátorainak és kapcsolódó alkalmazásainak továbbfejlesztését is. Ennek eredményeként különösen az várható, hogy a légiforgalmi irányítói képzés nagyob. részét jobb légiforgalmi irányítói szimulátorokon keresztül, „független tanulási" tevékenységként fogják lebonyolítani, ezáltal csökkentve az oktatók, azaz az engedéllyel rendelkező légiforgalmi irányítók részvételével zajló, erőforrás-igényesebb munkahelyi képzés szükségességét. A jelentések szerint ezek a fejlesztések növelik a képzési kapacitást, ezáltal pedig támogatják a negyedik referencia-időszak kapacitási céljainak eléréséhez szükséges megfelelő számú légiforgalmi irányító foglalkoztatását.

(32) Az 1. intézkedés nominális értéken több mint 88,1 millió EUR összköltséget jelent a negyedik referencia-időszakban. A Bizottság megjegyzi, hogy az 1. intézkedés költsége önmagában a Hollandia által hivatkozott kapacitási intézkedések (beleértve az LVNL-t és a MUAC-ot is) összköltségének mintegy felét teszi ki.

(33) A 2. intézkedés az ICAS elnevezésű új ATM-rendszer LVNL általi kiépítésével kapcsolatban felmerült költségeket foglalja magában.

(34) Az új ICAS ATM-rendszer várhatóan jelentős műszaki fejlesztéseket fog eredményezni, amelyek lehetővé teszik a légtérkapacitás növelését és olyan fejlett üzemeltetési megoldások megvalósítását, mint a négydimenziós útvonalközpontú üzemeltetés és a rendszerszintű információkezelés. Az ICAS rendszer bevezetése a tervek szerint a holland légtér optimális strukturálásának és használatának támogatására is szolgál a holland légtér-átalakítási program keretében. Emellett közvetlen interfészt biztosít az Eurocontrol helyi és szubregionális légtérgazdálkodási légtérfoglalási rendszeréhez (LARA).

(35) Az ICAS ATM-rendszer kiépítésére irányuló projekt már a harmadik referencia-időszakban megkezdődött. A projekt azonban késedelmet szenvedett a Covid19-világjárvány okozta körülmények, valamint az LVNL meglévő ATM-rendszeréről való átálláshoz szükséges további erőfeszítések miatt. A FABEC felülvizsgált teljesítménytery-tervezetében szereplő információk szerint az új ICAS ATM-rendszer a tervek szerint legkésőbb 2028-ig működésbe lép.

(36) A 2. intézkedés tekintetében bejelentett költségek nominális értéken körülbelül 33,7 millió EUR-t tesznek ki a negyedik referencia-időszakban.

(37) A 3. intézkedés az LVNL által a negyedik referencia-időszakban végrehajtott több különböző üzemeltetési és műszaki fejlesztésből áll, beleértve különösen a következőket:

— csökkentett, 2,5 tengeri mérföldes radarelkülönítés a Schiphol repülőtér megközelítése és a leszállás tekintetében azzal a céllal, hogy növeljék a futópálya áteresztőképességét és javítsák az érkező járatok sorrendi meghatározásának hatékonyságát, különösen a csúcsforgalmi időszakokban – Hollandia a negyedik referencia-időszakban az e projekthez kapcsolódó megállapított költségek 68 %-át az útvonali költségalapjához rendelte,

— a légiforgalmi irányító és légijármű-vezető közötti digitális adatcsere, valamint induláskezelési tervezési rendszer és továbbfejlesztett döntéshozatali eszközök használata,

— további rendkívüli intézkedések alkalmazása a 2. intézkedés keretében bemutatott új ICAS ATM-rendszer bevezetésének támogatására.

(38) Hollandia az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendektől való megfigyelt eltérések további indokolásaként felvette a 3. intézkedést a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetébe. A 3. intézkedés keretében bejelentett költségek elsősorban a vonatkozó műszaki rendszerek értékcsökkenéséhez kapcsolódnak, és nominális értéken összesen mintegy 26,5 millió EUR-t tesznek ki a negyedik referencia-időszakban.

(39) A 4. intézkedés az új légiforgalmi irányítók MUAC általi képzésére vonatkozik annak biztosítása érdekében, hogy a negyedik referencia-időszakban és azt követően is elegendő légiforgalmi irányító álljon rendelkezésre a növekvő forgalmi igény kielégítésére.

(40) A FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében szereplő információk szerint a negyedik referencia-időszak hátralev. részében a MUAC-nál nagyszámú légiforgalmi irányító hagyja el a szolgálatot, mivel a MUAC által alkalmazott légiforgalmi irányítók egyharmada közeledik a nyugdíjkorhatárhoz. Az új légiforgalmi irányítók MUAC általi képzésének célja ezért elsősorban a következő években nyugdíjba vonuló légiforgalmi irányítók új légiforgalmi irányítókkal való helyettesítése.

(41) A FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében nem szerepel, hogy a MUAC által alkalmazott légiforgalmi irányítók hogyan oszlanak meg Belgium–Luxemburg, Németország és Hollandia díjszámítási körzetei között. Összességében a MUAC egészét tekintve a műveletekbe. részt vevő légiforgalmi irányítók száma a tervek szerint a 2024. évi 296 teljes munkaidős egyenértékről 2029-re 306 teljes munkaidős egyenértékre nő, ami a negyedik referencia-időszak során 10 teljes munkaidős egyenértéknek megfelelő növekedést jelent.

(42) Hollandia a díjszámítási körzetére vonatkozóan a negyedik referencia-időszak során nominális értéken 18,5 millió EUR összköltségről számolt be a 4. intézkedés tekintetében.

(43) Az 5. intézkedés a MUAC által indított üzemeltetési és technikai projektek széles körét foglalja magában, amelyek célja a légtérkapacitás növelése és a légtér hatékony kihasználása. Ezek a projektek a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében a következő kategóriákba sorolhatók:

— „Légtér”: A releváns projektek közé tartoznak a MUAC azon intézkedései, amelyek célja a légtér összetettségének csökkentése a szomszédos léginavigációs szolgáltatókkal való interfész javítása, a katonai felhasználók igényeinek kielégítése és a légtérhasználat optimalizálása, többek között az amszterdami közelkörzeti irányító körzetben végrehajtott strukturális változtatások révén. A releváns projektek tekintetében bejelentett összköltségek nominális értéken körülbelül 1,4 millió EUR-t tesznek ki a negyedik referencia-időszakban.

— „Termékek”: Az e kategóriában bejelentett kezdeményezések közé tartozik, hogy a MUAC új eszközöket és funkciókat fejleszt ki, hogy elősegítse a megfelelő kapacitás biztosítását a légtérfelhasználók számára. A bemutatott termékek többek között olyan megoldásokból állnak, amelyek javítják az ATM-műveleteket (beleértve az alkalmazott tartalékmegoldásokat és rendszereket), elősegítik a légiforgalmi áramlás- és kapacitásszervezést, valamint optimalizálják a munkaerő-tervezést. A jelentések szerint a MUAC által e kategóriában végrehajtott projektek összköltsége nominális értéken körülbelül 7,5 millió EUR-t tesz ki a negyedik referencia-időszak egészében.

— „Kommunikáció”: Ebben a kategóriában a MUAC azt tervezi, hogy a léginavigációs szolgáltatásnyújtás céljából elvégzi a hangkommunikációs rendszereinek műszaki korszerűsítését. A kapcsolódó kezdeményezések összköltsége a negyedik referencia-időszakban nominális értéken körülbelül 0,6 millió EUR-t tesz ki.

(44) Bár a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezete külön tartalmazza a MUAC fent említett három intézkedéskategóriáját, a Bizottság az átfogó felülvizsgálatuk megkönnyítése érdekében az 5. intézkedés keretében csoportosította a kapcsolódó projekteket. Az 5. intézkedés keretében bemutatott intézkedések összköltsége a negyedik referencia-időszakban nominális értéken 9,4 millió EUR.

(45) Összességében a Hollandia által az uniós szintű költséghatékonysági trendektől való eltérés indokolására hivatkozott öt kapacitási intézkedés mind nagyságrendjét, mind pénzügyi hatását tekintve jelentős. Az említett kapacitási intézkedéseke. részletesebben elemezni kell a hatókörük, költségeik és arányosságuk értékelése érdekében, tekintettel a kapacitási célok elérésére.

(46) A (45) preambulumbekezdésben említett további elemzés eredményének sérelme nélkül mindazonáltal egyértelmű, hogy a Hollandia által a (29)–(44) preambulumbekezdésben említett kapacitási intézkedések kapcsán bejelentett többletköltségek csa. részben indokolják a negyedik referencia-időszak során megfigyelt, a (23) preambulumbekezdésben számszerűsített hosszú távú uniós szintű költséghatékonysági trendtől való átlagos éves eltérést. Ez az eltérés tehát nem tulajdonítható kizárólag a bemutatott kapacitási intézkedések megállapított többletköltségeinek, függetlenül attól, hogy ezek az intézkedések teljes egészében szükségesnek és arányosnak tekinthetők-e a helyi kapacitási célok eléréséhez.

(47) Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d. pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Hollandia tekintetében nem teljesül.

(48) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d. pontjának ii. alpontjában meghatározott kritériumot illetően elegendő megjegyezni azt, hogy Hollandia FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezete nem tartalmazott olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek indokolnák az uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérést. Ezért az 1.4. d. pont ii. alpontjában meghatározott kritérium Hollandia tekintetében nem teljesül.

KÖVETKEZTETÉSEK

(49) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy Hollandia a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetében nem tett maradéktalanul eleget az (EU) 2025/1040 végrehajtási határozat 3. cikkében foglalt, az útvonali díjszámítási körzete tekintetében költséghatékonysági teljesítménycélokra vonatkozó ajánlásoknak.

(50) A Bizottság megállapítja különösen azt, hogy a Hollandia által javasolt felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok sem a negyedik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű megállapítottegységköltség-trenddel, sem a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trenddel nem állnak összhangban. A Bizottság ezenfelül azt is megjegyzi, hogy a díjszámítási körzetre vonatkozó megállapított költségek nem csökkentek kellő mértékben az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhang biztosításához.

(51) Végezetül, a Bizottság a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt elemek és indoklások alapján úgy ítéli meg, hogy a hosszú távú uniós szintű megállapítottegységköltség-trendtől való eltérés nem tulajdonítható kizárólagosan a kapacitási intézkedésekkel kapcsolatban felmerülő többletköltségeknek. További információkra és elemzésekre lenne szükség a Hollandia által az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c. pontjában meghatározott értékelési kritériumok tekintetében a (16), (17) és (20) preambulumbekezdésben említett eltérések indokolására felhozott egyéb működési és gazdasági megfontolások vizsgálatához.

(52) A (15)–(51) preambulumbekezdésben foglalt megállapítások alapján a Bizottság a FABEC felülvizsgált teljesítményterv-tervezete értékelésének ezen szakaszában ezért úgy ítéli meg, hogy a Hollandia által javasolt felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok következetessége továbbra is kétséges.

(53) A Bizottság ezért úgy határozott, hogy megindítja az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (3) bekezdése szerint. részletes vizsgálati eljárást a Hollandia útvonali díjszámítási körzetére vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok tekintetében,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az alábbi, Hollandia útvonali díjszámítási körzete tekintetében javasolt, a negyedik referencia-időszakra vonatkozó, Belgium, Németország Franciaország, Luxemburg, Hollandia és Svájc által a funkcionális légtérblokk szintjén meghatározott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt költséghatékonysági teljesítménycéloknak az uniós szintű teljesítménycélokkal való összhangjával kapcsolatban kétségek állnak fenn:

Hollandia útvonali díjszámítási körzete	**2019. évi kiindulási érték**	**2024. évi kiindulási érték**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok megállapított egységköltségben (reálértéken, 2022. évi árakon) kifejezve	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73 EUR**

2. cikk

(1) Az 1. cikkben említett költséghatékonysági teljesítménycélokkal kapcsolatban megindul az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (3) bekezdése szerint. részletes vizsgálati eljárás.

(2) Az 1. cikkben foglalt teljesítménycélok további értékelésének támogatása érdekében Hollandiának a Bizottság kérésére további releváns adatokat és információkat kell szolgáltatnia az e határozat mellékletében foglalt elemekkel kapcsolatban.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság, a Németországi Szövetségi Köztársaság, a Francia Köztársaság, a Luxemburgi Nagyhercegség és a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2026. március 27-én.

a Bizottság részéről
Apostolos TZITZIKOSTAS
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A HOLLANDIA ÚTVONALI DÍJSZÁMÍTÁSI KÖRZETÉRE VONATKOZÓ KÖLTSÉGHATÉKONYSÁGI TELJESÍTMÉNYCÉLOK TOVÁBBI ELEMZÉSÉVEL KAPCSOLATOS ELEMEK NEM KIMERÍTŐ LISTÁJA

1. A negyedik referencia-időszakra megállapított költségek, különös tekintettel a következő, 2027., 2028. és 2029. naptári évre, beleértve az e megállapított költségek alapjául szolgál. részletes feltételezéseket és paramétereket a díjszámítási körzet hatálya alá tartozó minden szervezet esetében

2. A megállapított egységköltség 2019. és 2024. évi kiindulási értékére alkalmazott kiigazítások

3. A díjszámítási körzet hatálya alá tartozó minden szervezet tekintetében a 2025. évre vonatkozóan rögzített legfrissebb rendelkezésre álló tényleges költségek

4. A felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő forgalmi feltételezések és a díjszámítási körzet forgalmának a negyedik referencia-időszakra előre jelzett alakulására vonatkozóan rendelkezésre álló legfrissebb információk

5. A Hollandia által az uniós szintű költséghatékonysági trendektől való – a kapacitásra vonatkozó teljesítménycélok eléréséhez kapcsolódó többletköltségekre és az ezekhez a kapacitáscélokhoz kapcsolódó ösztönző rendszerekre visszavezetett – eltérések indokolásaként hivatkozott intézkedések

6. Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a)–c. pontjában meghatározott értékelési kritériumoktól való eltérést esetlegesen indokoló helyi körülmények