Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/865

20.4.2026

SKLEP KOMISIJE (EU) 2026/865

z dne 27. marca 2026

o začetku podrobnega pregleda nekaterih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora za četrto referenčno obdobje, ki so ga v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska

(notificirano pod dokumentarno številko C(2026) 2003)

(Besedilo v francoskem, nemškem in nizozemskem jeziku je edino verodostojno)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) ter zlasti člena 11(3), točka (c), drugi pododstavek, Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2024/2803 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o izvajanju enotnega evropskega neba ([2]) ter zlasti člena 58(3) Uredbe,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 ([3]) ter zlasti člena 15(1) in (3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin pripraviti načrte za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja, vključno s cilji uspešnosti. Ti načrti morajo vključevati lokalne cilje uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za zadevno referenčno obdobje.

(2) Komisija je 12. junija 2024 sprejela vseevropske cilje uspešnosti za četrto referenčno obdobje (2025–2029). Navedeni vseevropski cilji uspešnosti so bili določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2024/1688 ([4]).

(3) Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg, Nizozemska in Švica (v nadaljnjem besedilu: države FABEC) so skupaj sprejeli in 1. oktobra 2024 Komisiji predložili osnutek načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (v nadaljnjem besedilu: FABEC) za četrto referenčno obdobje. Po preverjanju popolnosti navedenega osnutka načrta izvedbe s strani Komisije so države FABEC 15. novembra 2024 predložile posodobljen osnutek načrta izvedbe (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe FABEC).

(4) Komisija je ugotovila, da cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz osnutka načrta izvedbe FABEC za belgijsko, luksemburško, nemško, nizozemsko in švicarsko območje zaračunavanja na rutah ne izpolnjujejo meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, zato niso v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) UL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1688 z dne 12. junija 2024 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2025 in konča 31. decembra 2029 (UL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Komisija je zato 16. maja 2025 o ugotovitvah glede neskladnosti ciljev uspešnosti iz uvodne izjave 4 Belgijo, Nemčijo, Francijo, Luksemburg in Nizozemsko uradno obvestila z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2025/1040 ([5]), Švica pa je bila o teh ugotovitvah uradno obveščena z Izvedbenim sklepom Komisije (EU) 2025/1039 ([6]). V navedenih sklepih je Komisija izdala priporočila državam FABEC z namenom zagotovitve skladnosti njihovih ciljev uspešnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

(6) Države FABEC so 14. avgusta 2025 Komisiji v oceno predložile revidiran osnutek načrta izvedbe FABEC za četrto referenčno obdobje. Po preverjanju popolnosti navedenega načrta so Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg, Nizozemska in Švica 17. oktobra 2025 predložile posodobljeno različico revidiranega osnutka načrta izvedbe (v nadaljnjem besedilu: revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC).

(7) V skladu s členom 15(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, in sicer na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi in po potrebi ob upoštevanju lokalnih okoliščin.

(8) S tem sklepom komisija izraža pomisleke glede skladnosti ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti Nizozemske, vključenih v revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

(9) Ocena revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, ki jo je opravila Komisija, je vzbudila tudi dvome glede skladnosti ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za švicarsko območje zaračunavanja na rutah. Švico kot tretjo državo, za katero velja načrt izvedbe in ureditve pristojbin v skladu s Sporazumom med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu ([7]), je Komisija ločeno obvestila o povezanih ugotovitvah in o začetku podrobnega pregleda v zvezi s cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za njeno območje ([8]).

(10) Odbor za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrtov izvedbe in ureditve pristojbin v skladu s členom 13(2) Uredbe (EU) 2024/2803, je Komisiji predložil mnenje o skladnosti ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC z vseevropskimi cilji uspešnosti. Ugotovitve iz tega sklepa temeljijo na podrobni tehnični oceni, navedeni v mnenju odbora za oceno uspešnosti ([9]).

RAZLOGI ZA ZAČETEK PODROBNEGA PREGLEDA

(11) V revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC so navedeni revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za nizozemsko območje zaračunavanja na rutah in izhodiščne vrednosti ugotovljenih stroškov na enoto za leti 2019 in 2024. V spodnji preglednici so predstavljeni revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izhodiščne vrednosti in ustrezne vrednosti iz osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega leta 2024.

([5]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2025/1040 z dne 16. maja 2025 o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Danska, Nemčija, Estonija, Irska, Grčija, Francija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska in Slovaška, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (UL L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

([6]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2025/1039 z dne 16. maja 2025 o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Švica predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu (UL L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

([7]) UL L 114, 30.4.2002, str. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Sklep Komisije o začetku podrobne presoje nekaterih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora za četrto referenčno obdobje, ki ga je Švica predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (C(2026) 2002).

([9]) Mnenje odbora za oceno uspešnosti št. 1-2026 o oceni revidiranih osnutkov načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje, 28. januar 2026.

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2019	Izhodiščna vrednost za leto 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Prvotni cilji glede stroškovne učinkovitosti (osnutek načrta izvedbe FABEC, predložen leta 2024), izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	*86,52 EUR*	*104,60*	*103,51 EUR*	*103,61 EUR*	*106,50 EUR*	*106,28 EUR*	*105,95 EUR*
Revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti (revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC), izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73EUR**
Razlika	**– 1,0 %**	**– 2,5 %**	**– 1,2 %**	**– 3,0 %**	**– 1,2 %**	**– 2,1 %**	**– 2,1 %**

(12) Komisija ugotavlja, da so bili cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti Nizozemske za vsako leto četrtega referenčnega obdobja popravljeni navzdol, kar pomeni izboljšanje v primerjavi z osnutkom načrta izvedbe FABEC, predloženim leta 2024. To izboljšanje, ki se kaže v nižjih letnih ugotovljenih stroških na enoto za območje zaračunavanja, je v celoti posledica znižanja ugotovljenih stroškov, izraženih v realnih cenah iz leta 2022. Nizozemska je navzdol popravila tudi izhodiščne vrednosti ugotovljenih stroškov na enoto, tudi za leto 2024, da bi upoštevala dejanske stroške, evidentirane za koledarsko leto.

(13) Revidirani ugotovljeni stroški za območje zaračunavanja v realnih cenah iz leta 2022 so prikazani v spodnji preglednici:

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah	2025	2026	2027	2028	2029
Začetni ugotovljeni stroški v realnih cenah iz leta 2022 (iz osnutka načrta izvedbe, predloženega leta 2024)	*322 mio. EUR*	*325 mio. EUR*	*338 mio. EUR*	*343 mio. EUR*	*346 mio. EUR*
Revidirani ugotovljeni stroški v realnih cenah iz leta 2022 (iz revidiranega osnutka načrta izvedbe)	**314 mio. EUR**	**314 mio. EUR**	**333 mio. EUR**	**334 mio. EUR**	**337 mio. EUR**
Razlika	– 2,4 %	– 3,2 %	– 1,6 %	– 2,6 %	– 2,8 %

(14) Kot je prikazano v spodnji preglednici, je revidirana napoved prometa, uporabljena za nizozemsko območje zaračunavanja, ki temelji na osnovni napovedi službe Eurocontrola STATFOR iz februarja 2025, privedla do manjšega števila napovedanih enot storitev za vsako leto četrtega referenčnega obdobja v primerjavi z napovedjo prometa, predstavljeno v osnutku načrta izvedbe FABEC, predloženem leta 2024. Revidirana napoved prometa za območje zaračunavanja je tako negativno vplivala na stroškovno učinkovitost, kar je delno izničilo pozitiven učinek znižanja ugotovljenih stroškov iz uvodnih izjav 12 in 13.

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah	2025	2026	2027	2028	2029
Začetna napoved prometa (iz osnutka načrta izvedbe, predloženega leta 2024), izražena v tisoč enotah storitev na rutah	*3 108*	*3 133*	*3 175*	*3 230*	*3 270*
Posodobljena napoved prometa (iz revidiranega osnutka načrta izvedbe), izražena v tisoč enotah storitev na rutah	**3 071**	**3 128**	**3 162**	**3 212**	**3 247**
Razlika	**– 1,2 %**	**– 0,2 %**	**– 0,4 %**	**– 0,5 %**	**– 0,7 %**

(15) Komisija je ocenila skladnost revidiranih ciljev glede stroškovne učinkovitosti, ki jih je Nizozemska predlagala glede območja zaračunavanja na rutah, na podlagi meril iz Priloge IV, točke 1.4(a), (b) in (c), k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(16) V zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +0,3 %, kar ne dosega trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(17) V zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +2,2 %, kar ne dosega dolgoročnega trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(18) Nizozemska je Komisijo zaprosila, naj pri izračunu dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na rutah upošteva vpliv vojne agresije Rusije proti Ukrajini. Po navedbah Nizozemske so spremembe v prometu, ki so posledica vojne v Ukrajini, povzročile strukturno zmanjšanje števila preletov v nizozemskem zračnem prostoru in trajno negativno vplivajo na obseg prometa v četrtem referenčnem obdobju. Nizozemska ocenjuje, da izguba preletov zaradi vpliva vojne v Ukrajini predstavlja 8,4 % vseh enot storitev v območju zaračunavanja, pri čemer je bila uporabljena metodologija izračuna, ki jo je odbor za oceno uspešnosti uporabil za druge države članice z enakimi okoliščinami.

(19) Komisija ob upoštevanju mnenja odbora za oceno uspešnosti meni, da je za namene merila za ocenjevanje iz uvodne izjave 17 potrebna nadaljnja analiza, da bi se ugotovilo, v kolikšni meri je Nizozemska dejansko utrpela strukturno izgubo preletov zaradi okoliščin, ki so posledica vojne v Ukrajini. Na tej stopnji namreč ni mogoče ugotoviti, ali je ugotovljena razlika v prometu, o kateri je poročala Nizozemska, dejansko posledica spremembe prometnih tokov zaradi vojne v Ukrajini, ali bi jo bilo mogoče pripisati drugim dejavnikom. Komisija zato v tej fazi ocenjevanja ni ponovno izračunala nizozemskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem in četrtem referenčnem obdobju glede na strukturno izgubo prometa, na katero se Nizozemska sklicuje kot na posledico vojne v Ukrajini.

(20) V zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nizozemska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 101,95 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 9,0 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 93,56 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za ustrezno primerjalno skupino iz člena 7, točka (e), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(21) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz uvodne izjave 20 Nizozemska v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC meni, da bi bilo treba upoštevati ugotovljeno razliko v pariteti kupne moči med državami v primerjalni skupini. Ob upoštevanju mnenja odbora za oceno uspešnosti je potrebna podrobnejša analiza, da se oceni vpliv navedenih razlik v pariteti kupne moči na stroškovne osnove zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Pri taki nadaljnji analizi bi bilo treba upoštevati tudi vse druge ustrezne operativne ali gospodarske dejavnike, ki znatno vplivajo na primerljivost med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v primerjalni skupini iz člena 7, točka (e), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(22) Komisija je tudi proučila, ali se odstopanja iz uvodnih izjav 16, 17 in 20 lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je Komisija ocenila, ali so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodnih izjav 16 in 17 izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(23) Odbor za oceno uspešnosti je izračunal ocenjene razlike med ugotovljenimi stroški za četrto referenčno obdobje, ki jih je Nizozemska navedla v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za doseganje vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za četrto referenčno obdobje ter dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje in četrto referenčno obdobje skupaj. V skladu z njegovimi ugotovitvami so skupni ugotovljeni stroški za četrto referenčno obdobje, ki jih je navedla Nizozemska, za približno 77,1 milijona EUR v realnih cenah iz leta 2022 nižji od ravni, potrebne za doseganje vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, kar pomeni povprečno letno vrzel v višini 15,4 milijona EUR v realnih cenah iz leta 2022. V primerjavi z ravnjo, potrebno za doseganje dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, je bila ugotovljena še večja razlika, ki v celotnem četrtem referenčnem obdobju znaša približno 370 milijonov EUR v realnih cenah iz leta 2022, kar pomeni povprečno letno vrzel v višini približno 74 milijonov EUR v realnih cenah iz 2022.

(24) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Nizozemska v osnutku načrta izvedbe FABEC sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcema navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in sicer družbi LVNL in centru območne kontrole za zgornje maastrichtsko območje (v nadaljnjem besedilu: MUAC), v zvezi z ukrepi za doseganje ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti).

(25) Nizozemska v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC opozarja, da družba LVNL in center MUAC zagotavljata storitve v zelo zapletenem in gosto upravljanem zračnem prostoru. Po navedbah Nizozemske je v četrtem referenčnem obdobju poudarek na ohranjanju visoke kakovosti storitev za uporabnike zračnega prostora v okviru napovedanega stalnega povečevanja prometa. V ta namen morata LVNL in MUAC usposobiti in zaposliti znatno število novih kontrolorjev zračnega prometa ter izvesti vrsto naložb v sisteme in operativne koncepte za krepitev zmogljivosti. Nizozemska poudarja, da bi zmanjšanje ali odložitev načrtovanih ukrepov glede zmogljivosti poslabšalo kakovost storitev v nizozemskem zračnem prostoru in bi lahko imelo škodljiv verižni učinek na evropsko mrežo za upravljanje zračnega prometa kot celoto.

(26) Poleg tega poudarja, da se zahtevane ravni storitev za navigacijske službe zračnega prometa v nizozemskem zračnem prostoru, vključno z vidika osebja in naložb, določajo na podlagi povpraševanja po prometu v času konic. Operacije navigacijskih služb zračnega prometa so zasnovane tako, da z visoko stopnjo operativne zanesljivosti omogočajo zaporedne konice prihodov in odhodov na amsterdamskem letališču Schiphol, ki jim v rednem delovnem dnevu sledijo obdobja manjšega povpraševanja po prometu. Nizozemska poroča, da je povpraševanje po prometu v času konic doseglo ravni pred pandemijo COVID-19, medtem ko skupni obseg prometa v nizozemskem zračnem prostoru ostaja na nižji ravni.

(27) Ob tem pojasnjuje, da je povpraševanje po prometu v času konic na amsterdamskem letališču Schiphol bistveno večje kot na primarnih letališčih drugih držav, ki so vključene v primerjalno skupino iz uvodne izjave 20. Nizozemska ocenjuje, da zagotavljanje zmogljivosti za prihode in odhode na amsterdamskem letališču Schiphol v času prometnih konic s strani družbe LVNL predstavlja dodatni letni strošek v višini približno 40 milijonov EUR. Odbor za oceno uspešnosti na podlagi razpoložljivih informacij ni mogel preveriti te ocene in temeljnih predpostavk. Prav tako ostaja nejasno, ali je bil ta znesek izračunan zgolj v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa na rutah ali vključuje tudi stroške, povezane z navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih. Potrebne so torej dodatne informacije in analiza, da bi lahko sprejeli sklep glede tega.

(28) Komisija ugotavlja, da je Nizozemska v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC predstavila in količinsko opredelila skupno sedem ukrepov glede zmogljivosti za družbo LVNL in center MUAC. Ugotovljeni stroški teh ukrepov glede zmogljivosti v celotnem četrtem referenčnem obdobju znašajo 159,9 mio. EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022. Štiriinosemdeset odstotkov navedenih dodatnih ugotovljenih stroškov se nanaša na ukrepe glede zmogljivosti, ki jih je uvedla družba LVNL, medtem ko ukrepi glede zmogljivosti, ki jih je uvedel center MUAC, predstavljajo le 16-odstotni delež.

(29) Komisija je najprej proučila in analizirala ukrepe glede zmogljivosti, ki jih je Nizozemska sporočila v zvezi z družbo LVNL in centrom MUAC in ki so navedeni v nadaljevanju:

— usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa, ki ga izvaja družba LVNL (ukrep 1),

— uvedba novega sistema upravljanja zračnega prometa s strani družbe LVNL (ukrep 2),

— izvajanje drugih operativnih izboljšav in tehničnih nadgradenj s strani družbe LVNL (ukrep 3),

— usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa, ki ga izvaja družba MUAC (ukrep 4),

— izvajanje različnih operativnih in tehničnih ukrepov za povečanje zmogljivosti s strani centra MUAC (ukrep 5).

(30) Ukrep 1 vključuje usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa, ki ga izvaja družba LVNL za svoj center območne kontrole, predvsem zato, da bi zamenjali znatno število kontrolorjev zračnega prometa, ki naj bi se upokojili v četrtem referenčnem obdobju, pa tudi za prilagoditev napovedani rasti prometa in podporo posodobitvi sistemov. Družba LVNL načrtuje letni vpis 27 študentov za kontrolorje zračnega prometa in si prizadeva za povprečno stopnjo uspešnosti usposabljanja nad 75 %. Pričakuje se, da se bo število kontrolorjev zračnega prometa v sektorjih zračnih poti v centru območne kontrole v Amsterdamu z 82 zaposlenih v ekvivalentu polnega delovnega časa (v nadaljnjem besedilu: EPDČ) v letu 2024 povečalo na 85 EPDČ v letu 2029, kar pomeni zmerno povečanje za 3 EPDČ v četrtem referenčnem obdobju. Stroški, zajeti v okviru ukrepa 1, vključujejo tako plače študentov za kontrolorje zračnega prometa kot tudi druge stroške, nastale v zvezi z njihovim usposabljanjem.

(31) Ukrep 1 zajema tudi nadaljnji razvoj izobraževalnih zmogljivosti, simulatorjev za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa in povezanih aplikacij s strani družbe LVNL. Zato se pričakuje zlasti, da se bo večji delež usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa izvajal prek izboljšanih simulatorjev za kontrolo zračnega prometa v obliki dejavnosti neodvisnega učenja, s čimer se bo zmanjšala potreba po usposabljanju na delovnem mestu, ki zahteva veliko virov in vključuje inštruktorje, tj. licencirane kontrolorje zračnega prometa. S temi izboljšavami naj bi se povečala zmogljivost usposabljanja in podprla zaposlitev ustreznega števila kontrolorjev zračnega prometa za doseganje ciljev zmogljivosti za četrto referenčno obdobje.

(32) Skupni stroški za ukrep 1 v četrtem referenčnem obdobju znašajo več kot 88,1 mio. EUR v nominalni vrednosti. Komisija ugotavlja, da samo ukrep 1 predstavlja približno polovico skupnih stroškov ukrepov zmogljivosti (tako družbe LVNL kot centra MUAC), ki jih navaja Nizozemska.

(33) Ukrep 2 zajema stroške družbe LVNL zaradi uvedbe novega sistema upravljanja zračnega prometa, imenovanega ICAS.

(34) Pričakuje se, da bo novi sistem ICAS za upravljanje zračnega prometa prinesel velike tehnične izboljšave, ki bodo omogočile povečanje zmogljivosti zračnega prostora in uvedbo naprednih operativnih rešitev, kot so operacije na podlagi poti 4D in upravljanje informacij na ravni celotnega sistema. Izvajanje sistema ICAS je načrtovano tudi kot podpora optimalnemu strukturiranju in uporabi nizozemskega zračnega prostora, kar se uresničuje v okviru nizozemskega programa preoblikovanja zračnega prostora. Poleg tega bo omogočal neposreden vmesnik z Eurocontrolovim lokalnim in podregionalnim sistemom za podporo upravljanju zračnega prostora (LARA).

(35) Projekt, katerega cilj je bil uvedba sistema upravljanja zračnega prometa ICAS, se je začel že v tretjem referenčnem obdobju. Vendar je prišlo do zamud zaradi okoliščin, ki jih je povzročila pandemija COVID-19, in zaradi dodatnih prizadevanj, potrebnih za prehod z obstoječega sistema upravljanja zračnega prometa družbe LVNL. Novi sistem upravljanja zračnega prometa ICAS naj bi po informacijah iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC začel delovati najpozneje do leta 2028.

(36) Znesek stroškov v četrtem referenčnem obdobju, ki so bili sporočeni za ukrep 2, znaša približno 33,7 milijona EUR v nominalni vrednosti.

(37) Ukrep 3 zajema več ločenih operativnih izboljšav in tehničnih nadgradenj, ki jih je družba LVNL izvedla v četrtem referenčnem obdobju, vključno zlasti z naslednjim:

— vzpostavitev zmanjšanega radarskega razdvajanja 2,5 navtične milje za prilet in pristanek na letališču Schiphol z namenom povečanja pretoka vzletno-pristajalnih stez in izboljšanja učinkovitosti zaporedja prihajajočih letov, zlasti v prometnih konicah – Nizozemska je 68 % ugotovljenih stroškov, povezanih s tem projektom v četrtem referenčnem obdobju, dodelila v svojo stroškovno osnovo na ruti,

— izvajanje komunikacije med kontrolorjem in pilotom prek podatkovne zveze, sistema za načrtovanje upravljanja odhodov in izboljšanih orodij za odločanje,

— uporaba dodatnih kontingenčnih ukrepov za podporo uvedbi novega sistema upravljanja zračnega prometa ICAS, predstavljenega v okviru ukrepa 2.

(38) Ukrep 3 je Nizozemska dodala v revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC kot dodatno utemeljitev za opažena odstopanja od vseevropskih trendov ugotovljenih stroškov na enoto. Skupni znesek stroškov v četrtem referenčnem obdobju, ki so bili sporočeni v okviru ukrepa 3, se nanaša predvsem na amortizacijo ustreznih tehničnih sistemov in znaša približno 26,5 milijona EUR v nominalni vrednosti.

(39) Ukrep 4 se nanaša na usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa s strani centra MUAC z namenom zagotavljanja, da skupno število kontrolorjev zračnega prometa ostane ustrezno za obvladovanje naraščajočega povpraševanja po prometu v četrtem referenčnem obdobju in pozneje.

(40) Glede na informacije iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC se bo center MUAC v preostanku četrtega referenčnega obdobja spopadal s prenehanjem operativnega delovanja velikega števila kontrolorjev zračnega prometa, saj se tretjina vseh kontrolorjev zračnega prometa, zaposlenih pri centru MUAC, približuje upokojitveni starosti. Usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa, ki ga izvaja MUAC, bo zato namenjeno predvsem zamenjavi generacije sedanjih kontrolorjev zračnega prometa, ki se bodo v naslednjih letih upokojili.

(41) V revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC ni razčlenitve števila kontrolorjev zračnega prometa centra MUAC glede na belgijsko in luksemburško, nemško in nizozemsko območje zaračunavanja. Na splošno naj bi se število kontrolorjev zračnega prometa v operacijah celotnega centra MUAC povečalo z 296 EPDČ v letu 2024 na 306 EPDČ v letu 2029, kar je povečanje za 10 EPDČ v četrtem referenčnem obdobju.

(42) Skupni stroški za ukrep 4 v četrtem referenčnem obdobju, ki jih je za svoje območje zaračunavanja sporočila Nizozemska, znašajo 18,5 milijona EUR v nominalni vrednosti.

(43) Ukrep 5 vključuje širok nabor operativnih in tehničnih projektov, ki jih je uvedel center MUAC z namenom povečanja zmogljivosti zračnega prostora in učinkovite uporabe zračnega prostora. Ti projekti so v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC razdeljeni v naslednje kategorije:

— zračni prostor: zadevni projekti vključujejo ukrepe centra MUAC za zmanjšanje zapletenosti zračnega prostora z izboljšanjem vmesnika s sosednjimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upoštevanjem potreb vojaških uporabnikov ter optimizacijo uporabe zračnega prostora, med drugim s strukturnimi spremembami v manevrskem območju na terminalih v Amsterdamu. Skupni znesek stroškov v četrtem referenčnem obdobju, ki so bili sporočeni za zadevne projekte, znaša približno 1,4 milijona EUR v nominalni vrednosti,

— proizvodi: pobude, opisane v tej kategoriji, vključujejo razvoj novih orodij in funkcij s strani centra MUAC za spodbujanje zagotavljanja ustreznih zmogljivosti uporabnikom zračnega prostora. Predstavljeni proizvodi med drugim vključujejo rešitve za izboljšanje operacij upravljanja zračnega prometa (vključno z uporabljenimi rezervnimi rešitvami in sistemi), olajšanje upravljanja pretoka zračnega prometa in zmogljivosti ter optimizacijo načrtovanja kadrov. Skupni znesek sporočenih stroškov za projekte, ki jih je center MUAC izvedel v tej kategoriji, v celotnem četrtem referenčnem obdobju znaša približno 7,5 milijona EUR v nominalni vrednosti,

— komunikacija: v okviru te kategorije namerava center MUAC uvesti nekatere tehnične nadgradnje svojih sistemov za govorno komunikacijo za namene izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa. Skupni znesek stroškov v četrtem referenčnem obdobju za povezane pobude znaša približno 0,6 milijona EUR v nominalni vrednosti.

(44) Čeprav so zgoraj omenjene tri kategorije ukrepov centra MUAC v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC prikazane ločeno, je Komisija povezane projekte združila pod ukrep 5, da bi olajšala njihov celovit pregled. Skupni znesek stroškov za ukrepe v četrtem referenčnem obdobju, ki so predstavljeni v okviru ukrepa 5, znaša 9,4 milijona EUR v nominalni vrednosti.

(45) Na splošno je pet ukrepov glede zmogljivosti, na katere se sklicuje Nizozemska, da bi upravičila odstopanje od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti, pomembnih tako po obsegu kot po finančnem učinku. Te ukrepe glede zmogljivosti je treba podrobneje analizirati, da se ocenijo njihov obseg, stroški in sorazmernost z vidika doseganja ciljev glede zmogljivosti.

(46) Ne glede na rezultat nadaljnje analize iz uvodne izjave 45 je jasno, da dodatni stroški, ki jih je sporočila Nizozemska za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodnih izjav 29 do 44, le delno upravičujejo ugotovljeno povprečno letno vrzel v četrtem referenčnem obdobju glede na dolgoročni vseevropski trend stroškovne učinkovitosti, kot je količinsko opredeljena v uvodni izjavi 23. Tega odstopanja torej ni mogoče pripisati izključno dodatnim ugotovljenim stroškom predstavljenih ukrepov glede zmogljivosti, ne glede na to, ali se ti ukrepi v celoti štejejo za potrebne in sorazmerne za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(47) Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Nizozemsko ni izpolnjeno.

(48) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Nizozemska v osnutku načrta izvedbe FABEC ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Nizozemsko ni izpolnjeno.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(49) Komisija nazadnje ugotavlja, da Nizozemska v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC ni ustrezno obravnavala priporočil iz člena 3 Izvedbenega sklepa (EU) 2025/1040 v zvezi s cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za svoje območje zaračunavanja na rutah.

(50) Komisija zlasti ugotavlja, da revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, ki jih je predlagala Nizozemska, niso skladni niti z vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto za četrto referenčno obdobje niti z dolgoročnim vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto. Ugotavlja tudi, da se ugotovljeni stroški za območje zaračunavanja niso v zadostni meri zmanjšali, da bi se zagotovila skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(51) Skratka, Komisija na podlagi elementov in utemeljitev iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC ni ugotovila, da bi bilo mogoče odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto pripisati izključno dodatnim stroškom, nastalim zaradi ukrepov glede zmogljivosti. Za proučitev drugih operativnih in gospodarskih vidikov, ki jih je izpostavila Nizozemska, da bi upravičila odstopanja iz uvodnih izjav 16, 17 in 20, bi bile potrebne dodatne informacije in analiza, ki bi temeljila na merilih za ocenjevanje iz točk 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(52) Komisija na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 15 do 51 v tej fazi ocene revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC meni, da so še dvomi o skladnosti revidiranih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, ki jih je predlagala Nizozemska.

(53) Komisija se je zato odločila, da začne podroben pregled iz člena 15(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 v zvezi s cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za nizozemsko območje zaračunavanja na rutah –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Naslednji cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, predlagani za nizozemsko območje zaračunavanja na rutah iz revidiranega osnutka načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki so ga na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora pripravili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg, Nizozemska in Švica, vzbujajo dvome glede njihove skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti:

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**85,62 EUR**	**101,95EUR**	**102,29EUR**	**100,53EUR**	**105,17EUR**	**104,09EUR**	**103,73 EUR**

Člen 2

1. V zvezi s cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz člena 1 se začne postopek podrobnega pregleda iz člena 15(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

2. V podporo nadaljnji oceni ciljev uspešnosti iz člena 1 Nizozemska na zahtevo Komisije zagotovi ustrezne dodatne podatke in informacije v zvezi z elementi iz Priloge k temu sklepu.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Belgijo, Zvezno republiko Nemčijo, Francosko republiko, Veliko vojvodstvo Luksemburg in Kraljevino Nizozemsko.

V Bruslju, 27. marca 2026

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA

NEIZČRPEN SEZNAM ELEMENTOV ZA NADALJNJO ANALIZO V ZVEZI S CILJI USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI ZA NIZOZEMSKO OBMOČJE ZARAČUNAVANJA NA RUTAH

(1) Ugotovljeni stroški za četrto referenčno obdobje s poudarkom na prihodnjih koledarskih letih 2027, 2028 in 2029, vključno s podrobnimi predpostavkami in parametri, na katerih temeljijo ti ugotovljeni stroški za vsak subjekt na območju zaračunavanja

(2) Prilagoditve izhodiščne vrednosti ugotovljenih stroškov na enoto za leti 2019 in 2024

(3) Najnovejši razpoložljivi dejanski stroški, evidentirani za leto 2025 za vsak subjekt na območju zaračunavanja

(4) Predpostavke o prometu iz revidiranega osnutka načrta izvedbe in najnovejše razpoložljive informacije o napovedanem razvoju prometa v četrtem referenčnem obdobju za območje zaračunavanja

(5) Ukrepi, na katere se sklicuje Nizozemska, da bi upravičila ugotovljena odstopanja od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti na podlagi dodatnih stroškov za doseganje ciljev glede zmogljivosti, ter sistemi spodbud, povezani s temi cilji glede zmogljivosti

(6) Lokalne okoliščine, ki bi lahko upravičile odstopanje od meril za ocenjevanje iz točk 1.4(a) do (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317