



2026/865

20.4.2026

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2026/865

af 27. marts 2026

om indledning af en detaljeret undersøgelse af visse præstationsmål, der er indeholdt i det reviderede udkast til præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok for den fjerde referenceperiode, som Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene har forelagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004

(meddelt under nummer C(2026) 2003)

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

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ⁽¹⁾, særlig artikel 11, stk. 3, litra c), andet afsnit,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/2803 af 23. oktober 2024 om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum ⁽²⁾, særlig artikel 58, stk. 3,

under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 ⁽³⁾, særlig artikel 15, stk. 1 og 3, og

ud fra følgende betragtninger:

GENERELLE BETRAGTNINGER

- (1) I henhold til artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004 skal medlemsstaterne på nationalt niveau eller på funktionel luftrumsblok-niveau udarbejde planer, herunder med præstationsmål, for hver referenceperiode under præstations- og afgiftsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Disse planer skal omfatte lokale præstationsmål, som er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for den pågældende referenceperiode.
- (2) Den 12. juni 2024 vedtog Kommissionen unionsdækkende præstationsmål for den fjerde referenceperiode (i det følgende benævnt »RP4«, dvs. 2025-2029). Disse unionsdækkende præstationsmål blev fastsat ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 ⁽⁴⁾.
- (3) Den 1. oktober 2024 forelagde Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Schweiz (i det følgende benævnt »FABEC-staterne«) Kommissionen et udkast til præstationsplan for RP4, som var vedtaget i fællesskab på niveauet for den funktionelle luftrumsblok Centraleuropa (i det følgende benævnt »FABEC«). Efter Kommissionens kontrol af fuldstændigheden af dette udkast til præstationsplan forelagde FABEC-staterne den 15. november 2024 et ajourført udkast til præstationsplan (i det følgende benævnt »udkastet til præstationsplan for FABEC«).
- (4) Kommissionen fandt, at præstationsmålene for omkostningseffektivitet i udkastet til præstationsplan for FABEC for overflyvningsafgiftszonerne for Belgien og Luxembourg, Tyskland, Nederlandene og Schweiz ikke opfylder vurderingskriterierne i punkt 1 i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 og derfor ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.

⁽¹⁾ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>.

⁽³⁾ EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽⁴⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688 af 12. juni 2024 om fastsættelse af unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den fjerde referenceperiode fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2029 (EUT L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

- (5) Den 16. maj 2025 underrettede Kommissionen derfor Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene om resultaterne vedrørende uoverensstemmelsen mellem de præstationsmål, der er omhandlet i betragtning 4, ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040 ⁽⁵⁾, mens Schweiz blev underrettet om disse resultater ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1039 ⁽⁶⁾. I disse afgørelser fremsatte Kommissionen henstillinger til FABEC-staterne med henblik på at sikre, at deres præstationsmål er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.
- (6) Den 14. august 2025 forelagde FABEC-staterne et revideret udkast til præstationsplan for FABEC for RP4 til Kommissionens vurdering. Efter kontrollen af denne plans fuldstændighed forelagde Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Schweiz den 17. oktober 2025 en ajourført udgave af det reviderede udkast til præstationsplan (i det følgende benævnt »det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC«).
- (7) I overensstemmelse med artikel 15, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 har Kommissionen vurderet overensstemmelsen af de lokale præstationsmål i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC på grundlag af vurderingskriterierne i punkt 1 i bilag IV til den nævnte gennemførelsesforordning under hensyntagen til de lokale forhold, hvor det er relevant.
- (8) I denne afgørelse redegør Kommissionen for sin tvivl om, hvorvidt Nederlandenes præstationsmål for omkostningseffektivitet, som er indeholdt i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC, er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for RP4.
- (9) Kommissionens vurdering af det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC har også givet anledning til tvivl om overensstemmelsen af præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Schweiz' overflyvningsafgiftszone. Som et tredjeland, der er omfattet af præstations- og afgiftsordningen i henhold til aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart ⁽⁷⁾, har Schweiz særskilt fået meddelelse fra Kommissionen om de relevante resultater og om indledningen af en detaljeret undersøgelse vedrørende præstationsmålene for omkostningseffektivitet for landets afgiftszone ⁽⁸⁾.
- (10) Præstationsvurderingsorganet, der bistår Kommissionen med gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningerne i henhold til artikel 13, stk. 2, i forordning (EU) 2024/2803, har forelagt Kommissionen sin udtalelse om præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC med hensyn til disse måls overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål. De konklusioner, der er anført i denne afgørelse, bygger på den detaljerede tekniske vurdering, der fremgår af præstationsvurderingsorganets udtalelse ⁽⁹⁾.

BEGRUNDELSEN FOR AT INDLEDE EN DETALJERET UNDERSØGELSE

- (11) Det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC fastsætter reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet for Nederlandenes overflyvningsafgiftszone sammen med referenceværdierne for den fastlagte enhedsomkostning (i det følgende benævnt »DUC«) for 2019 og 2024. De reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet og referenceværdier fremgår af nedenstående tabel sammenlignet med de tilsvarende tal, der blev fremlagt i det udkast til præstationsplan for FABEC, der blev indsendt 2024.

⁽⁵⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040 af 16. maj 2025 om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastene til præstationsplaner for den nationale eller funktionelle luftrumsblok forelagt af Belgien, Danmark, Tyskland, Estland, Irland, Grækenland, Frankrig, Letland, Luxembourg, Nederlandene og Slovakiet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 og de unionsdækkende præstationsmål for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode (EUT L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

⁽⁶⁾ Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1039 af 16. maj 2025 om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastet til præstationsplan, der er forelagt af Schweiz i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål i det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings fjerde referenceperiode (EUT L, 2025/1039, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1039/oj).

⁽⁷⁾ EFT L 114 af 30.4.2002, s. 73, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_international/2002/309(2)/oj).

⁽⁸⁾ Kommissionens afgørelse om indledning af en detaljeret undersøgelse af visse præstationsmål, der er indeholdt i det reviderede udkast til præstationsplan for den funktionelle luftrumsblok for den fjerde referenceperiode, som Schweiz har forelagt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 (C(2026) 2002).

⁽⁹⁾ Præstationsvurderingsorganets udtalelse nr. 1-2026 om vurderingen af de reviderede udkast til præstationsplaner for den fjerde referenceperiode (RP4), 28. januar 2026.

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone	Referenceværdi 2019	Referenceværdi 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Oprindelige omkostningseffektivitetsmål (udkast til præstationsplan for FABEC fra 2024) udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	86,52 EUR	104,60 EUR	103,51 EUR	103,61 EUR	106,50 EUR	106,28 EUR	105,95 EUR
Reviderede omkostningseffektivitetsmål (revideret udkast til præstationsplan for FABEC) udtrykt som fastlagt enhedsomkostning (i real værdi i 2022-priser)	85,62 EUR	101,95 EUR	102,29 EUR	100,53 EUR	105,17 EUR	104,09 EUR	103,73 EUR
Forskel	- 1,0 %	- 2,5 %	- 1,2 %	- 3,0 %	- 1,2 %	- 2,1 %	- 2,1 %

(12) Kommissionen bemærker, at Nederlandenes præstationsmål for omkostningseffektivitet blev nedjusteret for hvert år i RP4, hvilket udgør en forbedring i forhold til det udkast til præstationsplan for FABEC, der blev forelagt i 2024. Denne forbedring, som udmønter sig i en lavere årlig DUC for afgiftszone, skyldes udelukkende reduktionen af de fastlagte omkostninger udtrykt i real værdi i 2022-priser (i det følgende benævnt »EUR2022«). Nederlandene har også nedjusteret referenceværdierne for DUC, herunder for 2024, for at tage hensyn til de faktiske omkostninger, der er registreret for kalenderåret.

(13) De reviderede fastlagte omkostninger for afgiftszone i EUR2022 fremgår af nedenstående tabel:

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone	2025	2026	2027	2028	2029
Oprindelige fastlagte omkostninger, udtrykt i real værdi i 2022-priser (indeholdt i udkastet til præstationsplan fra 2024)	322 mio. EUR	325 mio. EUR	338 mio. EUR	343 mio. EUR	346 mio. EUR
Reviderede fastlagte omkostninger, udtrykt i real værdi i 2022-priser (ifølge det reviderede udkast til præstationsplan)	314 mio. EUR	314 mio. EUR	333 mio. EUR	334 mio. EUR	337 mio. EUR
Forskel	- 2,4 %	- 3,2 %	- 1,6 %	- 2,6 %	- 2,8 %

(14) Som det fremgår af tabellen nedenfor, resulterede den reviderede trafikprognose, der anvendes for Nederlandenes afgiftszone, og som er baseret på Eurocontrols STATFOR-basisprognose fra februar 2025, i et lavere antal forventede tjenesteenheder for hvert år i RP4 sammenlignet med trafikprognosen i det udkast til præstationsplan for FABEC, der blev indsendt i 2024. Revisionen af trafikprognosen for afgiftszone havde således en negativ indvirkning på omkostningseffektiviteten, hvilket delvist ophævede den positive virkning af reduktionen af de fastlagte omkostninger, der er omhandlet i betragtning 12 og 13.

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone	2025	2026	2027	2028	2029
Oprindelig trafikprognose (i udkastet til præstationsplan fra 2024), udtrykt i overflyvningstjenesteenheder i tusinder	3 108	3 133	3 175	3 230	3 270
Ajournført trafikprognose (ifølge det reviderede udkast til præstationsplan), udtrykt i overflyvningstjenesteenheder i tusinder	3 071	3 128	3 162	3 212	3 247
Forskel	- 1,2 %	- 0,2 %	- 0,4 %	- 0,5 %	- 0,7 %

- (15) Kommissionen har vurderet overensstemmelsen af de reviderede omkostningseffektivitetsmål foreslået for Nederlandenes overflyvningsafgiftszone ud fra kriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (16) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra a), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at DUC-tendensen for overflyvningstjenester på afgiftszone-niveau på + 0,3 % i RP4 underpræsterer sammenholdt med den unionsdækkende tendens på - 1,2 % i samme periode.
- (17) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at den langsigtede DUC-tendens for overflyvningstjenester på afgiftszone-niveau i løbet af tredje referenceperiode (»RP3«) og RP4 på + 2,2 % underpræsterer sammenholdt med den langsigtede unionsdækkende tendens på - 1,0 % i samme periode.
- (18) Nederlandene har anmodet Kommissionen om at tage hensyn til konsekvenserne af Ruslands angrebskrig mod Ukraine som led i beregningen af den langsigtede DUC-tendens for overflyvningstjenester. Ifølge Nederlandene har ændringerne i trafikken som følge af krigen i Ukraine ført til en strukturel reduktion af overflyvninger i det nederlandske luftrum og har en vedvarende negativ indvirkning på trafikmængderne i RP4. Nederlandene anslår, at tabet af overflyvninger som følge af krigen i Ukraine udgør 8,4 % af afgiftszonens samlede tjenesteenheder ved anvendelse af den beregningsmetode, som præstationsvurderingsorganet har anvendt for andre medlemsstater, der er berørt af de samme omstændigheder.
- (19) Under henvisning til præstationsvurderingsorganets udtalelse finder Kommissionen, at der er behov for yderligere analyse med henblik på det vurderingskriterium, der er omhandlet i betragtning 17, for at fastslå, i hvilket omfang Nederlandene faktisk har lidt et strukturelt tab af overflyvninger som følge af omstændigheder, der skyldes krigen i Ukraine. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at konkludere, om den konstaterede trafikvariation, som Nederlandene har indberettet, faktisk skyldes en ændring i trafikstrømmene som følge af krigen i Ukraine, eller om den snarere kan tilskrives andre faktorer. Kommissionen har derfor ikke på nuværende tidspunkt i vurderingen genberegnet Nederlandenes langsigtede DUC-tendens i RP3 og RP4 i lyset af det strukturelle tab af trafik, som Nederlandene har påberåbt sig som følge af krigen i Ukraine.
- (20) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Nederlandenes DUC-referenceværdi på 101,95 EUR i EUR2022 er 9,0 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 93,56 EUR i EUR2022 for den relevante sammenligningsgruppe, jf. artikel 7, litra e), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.
- (21) Med hensyn til det vurderingskriterium, der er omhandlet i betragtning 20, fremfører Nederlandene i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC, at den konstaterede forskel i købekraftsparitet mellem staterne i sammenligningsgruppen bør tages i betragtning. Under hensyntagen til præstationsvurderingsorganets udtalelse kræves en mere detaljeret analyse for at vurdere virkningen af de påberåbte forskelle i købekraftsparitet på de berørte luftfartstjenesteedøveres omkostningsgrundlag. En sådan yderligere analyse bør også tage hensyn til andre relevante operationelle eller økonomiske faktorer, der i væsentlig grad påvirker sammenligneligheden mellem luftfartstjenesteedøverne i sammenligningsgruppen, jf. artikel 7, litra e), i gennemførelsesafgørelse (EU) 2024/1688.

- (22) Kommissionen har desuden undersøgt, om de afvigelser, der er omhandlet i betragtning 16, 17 og 20, kan anses for nødvendige og forholdsmæssige efter overensstemmelse med punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen har derfor vurderet, om de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, der er omhandlet i betragtning 16 og 17, udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger i forbindelse med foranstaltninger, der er nødvendige for at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet, eller omstrukturingsomkostninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (23) Præstationsvurderingsorganet har beregnet de anslåede forskelle mellem de fastlagte omkostninger for RP4, som Nederlandene har angivet i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC, og de fastlagte omkostninger, der ville være nødvendige for at opfylde den unionsdækkende DUC-tendens for RP4 samt den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens for RP3 og RP4 tilsammen. På grundlag af præstationsvurderingsorganets konklusioner ligger de samlede fastlagte omkostninger for RP4, som Nederlandene har foreslået, ca. 77,1 mio. EUR i EUR2022 under det niveau, der er nødvendigt for at opfylde den unionsdækkende DUC-tendens, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig forskel på 15,4 mio. EUR i EUR2022. Der konstateres en større forskel i hele RP4 på ca. 370 mio. EUR i EUR2022 i forhold til det niveau, der er nødvendigt for at opfylde den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens, hvilket svarer til en gennemsnitlig årlig forskel på ca. 74 mio. EUR i EUR2022.
- (24) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at Nederlandene i udkastet til præstationsplan for FABEC henviser til de yderligere fastlagte omkostninger, som overflyvningsluftfartstjenesteudøverne LVNL og Maastricht Upper Area Control Centre (i det følgende benævnt »MUAC«) har afholdt i RP4 i forbindelse med foranstaltninger til opnåelse af kapacitetsmålene (i det følgende benævnt »kapacitetsforanstaltninger«).
- (25) Nederlandene minder i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC om, at LVNL og MUAC leverer tjenester i et meget komplekst og tæt trafikeret luftrum. Ifølge Nederlandene er fokus i RP4 at opretholde en høj kvalitet af tjenester til luftrumsbrugerne i lyset af den forventede vedvarende stigning i trafikken. Med henblik herpå skal både LVNL og MUAC uddanne og rekruttere et betydeligt antal nye flyveledere samt gennemføre en række kapacitetsforbedrende investeringer i systemer og operationelle koncepter. Nederlandene påpeger, at en reduktion eller forsinkelse af de planlagte kapacitetsforanstaltninger vil føre til en forringelse af kvaliteten af tjenesterne i det nederlandske luftrum og også kan have skadelige afsmittende virkninger på det europæiske lufttrafikstyringsnet som helhed.
- (26) Nederlandene understreger endvidere, at de krævede tjenesteniveauer for luftfartstjenester i nederlandsk luftrum, herunder med hensyn til bemanding og investeringer, fastsættes på grundlag af spidsbelastningerne i trafikefterspørgslen. Luftfartstjenesterne er tilrettelagt, så de med en høj grad af driftsmæssig pålidelighed kan håndtere de fortløbende spidsbelastningsperioder med hensyn til ankomster og afgangene i Amsterdam Schiphol Lufthavn efterfulgt af perioder med lavere trafikefterspørgsel i løbet af en almindelig driftsdag. Nederlandene oplyser, at trafikefterspørgslen i spidsbelastningsperioderne er tilbage på niveauet fra før covid-19, mens den samlede trafikmængde i det nederlandske luftrum stadig ligger på et lavere niveau.
- (27) Nederlandene forklarer, at trafikefterspørgslen i spidsbelastningsperioderne i Amsterdam Schiphol Lufthavn er betydeligt højere end i de primære lufthavne i de andre stater, der indgår i den sammenligningsgruppe, som er nævnt i betragtning 20. Nederlandene anslår, at LVNL's levering af den spidsbelastningskapacitet, der er nødvendig for at imødekomme trafikken til og fra Amsterdam Schiphol Lufthavn, medfører en yderligere årlig omkostning på ca. 40 mio. EUR. På grundlag af de tilgængelige oplysninger var det ikke muligt for præstationsvurderingsorganet at verificere dette skøn og de underliggende antagelser. Det er også fortsat uklart, om dette beløb kun er blevet beregnet i forbindelse med leveringen af overflyvningsluftfartstjenester, eller om det også omfatter omkostninger i forbindelse med tårn- og indflyvningskontrolltjenester. Der er derfor behov for yderligere oplysninger og analyser for at kunne drage en konklusion vedrørende dette spørgsmål.
- (28) Kommissionen bemærker, at Nederlandene har fremlagt og kvantificeret i alt syv kapacitetsforanstaltninger for LVNL og MUAC i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC. I hele RP4 beløber disse kapacitetsforanstaltninger sig til fastlagte omkostninger på 159,9 mio. EUR udtrykt i real værdi i 2022-priser. 84 % af de indberettede yderligere fastlagte omkostninger vedrører kapacitetsforanstaltninger, der er indført af LVNL, mens de kapacitetsforanstaltninger, der er gennemført af MUAC, kun udgør en andel på 16 %.

- (29) Kommissionen har indledningsvist undersøgt og analyseret de nedenfor anførte kapacitetsforanstaltninger, som Nederlandene har indberettet vedrørende LVNL og MUAC:
- uddannelse af nye flyveledere hos LVNL (i det følgende benævnt »foranstaltning 1«)
 - LVNL's ibrugtagning af et nyt lufttrafikstyringssystem (i det følgende benævnt »ATM-system«) (i det følgende benævnt »foranstaltning 2«)
 - LVNL's gennemførelse af andre driftsmæssige forbedringer og tekniske opgraderinger (i det følgende benævnt »foranstaltning 3«)
 - uddannelse af nye flyveledere hos MUAC (i det følgende benævnt »foranstaltning 4«)
 - MUAC's gennemførelse af forskellige operationelle og tekniske kapacitetsforbedrende foranstaltninger (i det følgende benævnt »foranstaltning 5«).
- (30) Foranstaltning 1 omfatter uddannelse af nye flyveledere hos LVNL til dets områdekontrolcenter, hovedsageligt for at erstatte det betydelige antal flyveledere, der forventes at gå på pension i RP4, men også for at imødekomme den forventede trafikvækst og støtte moderniseringen af systemerne. LVNL planlægger et årligt optag på 27 flyvelederelever og sigter mod en gennemsnitlig succesrate på over 75 % for uddannelsen. Antallet af flyveledere, der arbejder på en route-sektorer i Amsterdams områdekontrolcenter, forventes at stige fra 82 fuldtidsækvivalenter (i det følgende benævnt »FTE'er«) i 2024 til 85 FTE'er i 2029, hvilket udgør en moderat stigning på 3 FTE'er i RP4. De omkostninger, der er opført under foranstaltning 1, omfatter både flyvelederelevers lønninger og andre omkostninger i forbindelse med deres uddannelse.
- (31) Foranstaltning 1 omfatter også LVNL's videreudvikling af dets træningsfaciliteter, flyveledertræningssimulatorer og tilhørende applikationer. Som følge heraf forventes det navnlig, at en større del af flyvelederuddannelsen vil blive gennemført ved hjælp af forbedrede flyvekontrolsimulatorer som »selvstændig læring«, hvilket mindsker behovet for mere ressourcekrævende uddannelse på arbejdspladsen med instruktører, dvs. certificerede flyveledere. Disse forbedringer rapporteres at øge uddannelseskapaleteten og dermed understøtte beskæftigelsen af et tilstrækkeligt antal flyveledere til at opfylde kapacitetsmålene for RP4.
- (32) Foranstaltning 1 repræsenterer en samlet omkostning på over 88,1 mio. EUR i nominelle værdier i løbet af RP4. Kommissionen bemærker, at foranstaltning 1 alene tegner sig for cirka halvdelen af de samlede omkostninger ved de kapacitetsforanstaltninger (herunder både LVNL og MUAC), som Nederlandene har påberåbt sig.
- (33) Foranstaltning 2 omfatter de omkostninger, der er afholdt af LVNL i forbindelse med implementeringen af et nyt ATM-system kaldet ICAS.
- (34) Det nye ATM-system ICAS forventes at medføre store tekniske forbedringer, der muliggør øget luftrumskapacitet og giver mulighed for implementering af avancerede operationelle løsninger såsom 4D-flyvevejsbaserede operationer og systemdækkende informationsstyring. Implementeringen af ICAS-systemet er også planlagt til at understøtte den optimale strukturering og anvendelse af det nederlandske luftrum, hvilket forfølges gennem det nederlandske program for omstrukturering af luftrummet. Desuden vil det udgøre en direkte grænseflade til Eurocontrols lokale og subregionale luftrumstyringssystem til reservering af luftrum (LARA).
- (35) Projektet, der har til formål at indføre ICAS-ATM-systemet, blev påbegyndt allerede i RP3. Projektet blev imidlertid forsinket på grund af de omstændigheder, der var forårsaget af covid-19-pandemien, og den yderligere indsats, der var nødvendig for overgangen fra LVNL's eksisterende ATM-system. Ifølge oplysningerne i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC er det planen, at det nye ICAS-ATM-system skal idriftsættes senest i 2028.
- (36) De omkostninger, der er indberettet for foranstaltning 2, beløber sig til ca. 33,7 mio. EUR i nominelle værdier i løbet af RP4.
- (37) Foranstaltning 3 omfatter flere forskellige operationelle forbedringer og tekniske opgraderinger, som LVNL har foretaget i RP4, herunder navnlig følgende elementer:
- Etablering af en reduceret radarseparation på 2,5 sømil ved indflyvning og landing i Schiphol Lufthavn med henblik på at øge start- og landingsbanekapaciteten og forbedre effektiviteten af sekventeringen af ankomende fly, især i perioder med spidsbelastning. Nederlandene har afsat 68 % af de fastlagte omkostninger i forbindelse med dette projekt i RP4 til sit overflyvningsomkostningsgrundlag.

- Gennemførelse af datalink-kommunikation mellem flyveledere og piloter, et planlægningssystem for afgangsstyring og forbedrede beslutningsværktøjer.
 - Anvendelse af yderligere beredskabsforanstaltninger til støtte for udrulningen af det nye ICAS-ATM-system omtalt under foranstaltning 2.
- (38) Foranstaltning 3 blev tilføjet af Nederlandene i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC som en yderligere begrundelse for de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende DUC-tendenser. De omkostninger, der er rapporteret under foranstaltning 3, vedrører primært afskrivning af de relevante tekniske systemer og beløber sig til i alt ca. 26,5 mio. EUR nominelt i løbet af RP4.
- (39) Foranstaltning 4 vedrører uddannelse af nye flyveledere hos MUAC med henblik på at sikre, at det samlede antal flyveledere fortsat er tilstrækkeligt til at imødekomme den stigende trafikefterspørgsel i RP4 og fremover.
- (40) Ifølge oplysningerne i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC vil et stort antal flyveledere hos MUAC forlade aktiv tjeneste i resten af RP4, da en tredjedel af alle flyveledere ansat af MUAC nærmer sig pensionsalderen. Uddannelsen af nye flyveledere hos MUAC vil derfor hovedsagelig have til formål at erstatte den generation af nuværende flyveledere, som vil gå på pension inden for de kommende år.
- (41) Det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC indeholder ingen opdeling af antallet af flyveledere hos MUAC mellem afgiftszonerne Belgien-Luxembourg, Tyskland og Nederlandene. Samlet set forventes antallet af flyveledere i aktiv tjeneste hos MUAC som helhed at stige fra 296 FTE'er i 2024 til 306 FTE'er i 2029, hvilket således svarer til en stigning på 10 FTE'er i RP4.
- (42) Nederlandene har for sin opkrævningszone indberettet en samlet omkostning på 18,5 mio. EUR i nominelle termer i løbet af RP4 for foranstaltning 4.
- (43) Foranstaltning 5 omfatter en bred vifte af operationelle og tekniske projekter iværksat af MUAC med det formål at øge luftrumskapaciteten og sikre en effektiv udnyttelse af luftrummet. Disse projekter er i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC opdelt i følgende kategorier:
- Luftrummet: De relevante projekter omfatter MUAC's tiltag for at reducere luftrumskompleksiteten ved at forbedre grænsefladen til de tilstødende luftfartstjenesteudøvere, imødekomme militære brugeres behov og optimere udnyttelsen af luftrummet, herunder gennem strukturelle ændringer i terminalområdet i Amsterdam. De samlede omkostninger, der er indberettet for de relevante projekter, beløber sig til ca. 1,4 mio. EUR i nominelle termer i løbet af RP4.
 - Produkter: De initiativer, der rapporteres inden for denne kategori, omfatter MUAC's udvikling af nye værktøjer og funktioner til at fremme udbuddet af tilstrækkelig kapacitet til luftrumsbrugerne. De præsenterede produkter består bl.a. af løsninger til forbedring af ATM-operationer (herunder de anvendte backupløsninger og -systemer), til at lette lufttrafikregulering og kapacitetsforvaltning og til at optimere personaleplanlægningen. De projekter, som MUAC har gennemført i denne kategori, rapporteres at udgøre en samlet omkostning på ca. 7,5 mio. EUR nominelt for RP4 som helhed.
 - Kommunikation: Under denne kategori planlægger MUAC at gennemføre visse tekniske opgraderinger af sine talekommunikationssystemer med henblik på levering af luftfartstjenester. De samlede omkostninger til de relaterede initiativer beløber sig nominelt til ca. 0,6 mio. EUR i løbet af RP4.
- (44) Selv om ovennævnte tre kategorier af tiltag fra MUAC rapporteres særskilt i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC, har Kommissionen grupperet de relaterede projekter under foranstaltning 5 for at lette den samlede gennemgang. De tiltag, der præsenteres under foranstaltning 5, beløber sig samlet til 9,4 mio. EUR i nominelle termer i løbet af RP4.

- (45) Samlet set er de fem kapacitetsforanstaltninger, som Nederlandene har påberåbt sig som begrundelse for en afvigelse fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser, betydelige både med hensyn til omfang og finansiel indvirkning. En mere detaljeret analyse af disse kapacitetsforanstaltninger er nødvendig for at vurdere deres omfang, omkostninger og proportionalitet i forhold til opfyldelsen af kapacitetsmålene.
- (46) Uden at foregribe resultatet af den yderligere analyse, der er omhandlet i betragtning (45), er det dog klart, at de ekstraomkostninger, som Nederlandene har indberettet for de kapacitetsforanstaltninger, der er omhandlet i betragtning 29-44, kun delvist kan begrunde den konstaterede gennemsnitlige årlige forskel i løbet af RP4 fra den langsigtede unionsdækkende omkostningseffektivitetstendens som kvantificeret i betragtning 23. Denne afvigelse kan derfor ikke udelukkende tilskrives de yderligere fastsatte omkostninger ved de fremlagte kapacitetsforanstaltninger, uanset om disse foranstaltninger i deres helhed anses for nødvendige og forholdsmæssige med henblik på at opfylde de lokale kapacitetsmål.
- (47) Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Nederlandene.
- (48) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal det blot nævnes, at Nederlandene i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC ikke har fremlagt omstruktureringsforanstaltninger, som kan begrunde en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens. Kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i det nævnte bilag er derfor ikke opfyldt for så vidt angår Nederlandene.

KONKLUSION

- (49) Konkluderende mener Kommissionen, at Nederlandene i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC ikke i tilstrækkelig grad har efterkommet henstillingerne i artikel 3 i gennemførelsesafgørelse (EU) 2025/1040 for så vidt angår præstationsmålene for omkostningseffektivitet for landets overflyvningsafgiftszone.
- (50) Kommissionen bemærker navnlig, at de reviderede omkostningseffektivitetsmål, der er foreslået af Nederlandene, hverken stemmer overens med den unionsdækkende DUC-tendens for RP4 eller med den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens. Kommissionen bemærker ligeledes, at de fastlagte omkostninger for afgiftszone ikke er blevet tilstrækkeligt reduceret med henblik på at sikre overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.
- (51) Endelig fandt Kommissionen på grundlag af de elementer og begrundelser, der er fremført i det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC, ikke, at afvigelsen fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens udelukkende kunne tilskrives yderligere omkostninger, der er afholdt til kapacitetsforanstaltninger. Yderligere oplysninger og analyser vil være nødvendige for at undersøge andre operationelle og økonomiske overvejelser, som Nederlandene har fremført som begrundelse for de afvigelser, der er konstateret i betragtning 16, 17 og 20, i forhold til vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a)-c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (52) På grundlag af de konklusioner, der er anført i betragtning 15-51, finder Kommissionen derfor på nuværende tidspunkt i vurderingen af det reviderede udkast til præstationsplan for FABEC, at der fortsat hersker tvivl med hensyn til overensstemmelsen af de reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet, som Nederlandene har foreslået.
- (53) Kommissionen har derfor besluttet at indlede en detaljeret undersøgelse som fastsat i artikel 15, stk. 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 for så vidt angår præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Nederlandenes overflyvningsafgiftszone —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Følgende omkostningseffektivitetsmål, der er foreslået for Nederlandenes overflyvningsafgiftszone og inkluderet i det reviderede udkast til præstationsplan for RP4 fastlagt inden for den funktionelle luftrumsblok af Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg, Nederlandene og Schweiz, giver anledning til tvivl med hensyn til deres overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål:

Nederlandenes overflyvningsafgiftszone	Reference-værdi 2019	Reference-værdi 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet udtrykt som fastlagte enhedsomkostninger (i real værdi i 2022-priser)	85,62 EUR	101,95EUR	102,29EUR	100,53EUR	105,17EUR	104,09EUR	103,73 EUR

Artikel 2

1. Hermed indledes den detaljerede undersøgelsesprocedure som fastsat i artikel 15, stk. 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af de i artikel 1 nævnte præstationsmål for omkostningseffektivitet.
2. Som støtte af den videre vurdering af de i artikel 1 nævnte præstationsmål forelægger Nederlandene på anmodning fra Kommissionen relevante yderligere data og oplysninger med hensyn til de elementer, der er fastsat i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien, Den Franske Republik, Forbundsrepublikken Tyskland, Storhertugdømmet Luxembourg og Kongeriget Nederlandene.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. marts 2026.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen

BILAG

**IKKE-UDTØMMENDE LISTE OVER ELEMENTER, DER SKAL ANALYSERES YDERLIGERE MED HENSYN TIL
OMKOSTNINGSEFFEKTIVITETMÅLENE FOR NEDERLANDENES OVERFLYVNINGSAFGIFTSZONE**

- (1) Fastlagte omkostninger for den fjerde referenceperiode (i det følgende benævnt »RP4«) med fokus på de kommende kalenderår 2027, 2028 og 2029, herunder de detaljerede antagelser og parametre, der ligger til grund for disse fastlagte omkostninger for hver enhed inden for afgiftszonens anvendelsesområde.
- (2) Justeringer anvendt på de fastlagte referenceværdier for enhedsomkostninger for årene 2019 og 2024.
- (3) Seneste tilgængelige faktiske omkostninger registreret for året 2025 for hver enhed inden for afgiftszonens anvendelsesområde.
- (4) Trafikantagelser, som anvendes i det reviderede udkast til præstationsplan, og seneste tilgængelige oplysninger om den forventede trafikudvikling i RP4 for afgiftszonen.
- (5) Foranstaltninger, som Nederlandene har påberåbt sig som begrundelse for de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser med henvisning til yderligere omkostninger for at opfylde kapacitetspræstationsmålene, samt incitamentsordninger forbundet med disse kapacitetsmål.
- (6) Lokale forhold, der eventuelt kan begrunde en afvigelse fra vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a)-c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
