



2024/343

22.1.2024

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2024/343**

**z dnia 13 grudnia 2023 r.**

**w sprawie zgodności środków naprawczych przedstawionych przez Luksemburg z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 8560)*

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c),

uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 15 ust. 7 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

**INFORMACJE OGÓLNE**

- (1) Po przeprowadzeniu szczegółowego badania, o którym mowa w art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg były niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia („OO3”).
- (2) W rezultacie, zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2023/1336 <sup>(3)</sup>, Belgia i Luksemburg zostały zobowiązane do określenia i przedstawienia Komisji środków naprawczych opracowanych w celu osiągnięcia spójności swoich krajowych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia. Wspomniane środki naprawcze miały zostać wprowadzone w projektach ostatecznych planów skuteczności działania ustanawianych na szczeblu krajowym odpowiednio przez Belgię i Luksemburg.
- (3) 16 września 2023 r. Luksemburg przedłożył Komisji pierwszą wersję swojego projektu ostatecznego planu skuteczności działania uwzględniającego środki naprawcze w celu poddania go ocenie. Po sprawdzeniu kompletności projektu ostatecznego planu skuteczności działania Komisja zwróciła się do Luksemburga o jego zaktualizowanie, aby uzupełnić go o określone brakujące elementy i wyeliminować pewne wykryte niedociągnięcia. W niniejszej decyzji przedstawiono wyniki oceny zaktualizowanej wersji projektu ostatecznego planu skuteczności działania uwzględniającego środki naprawcze („projekt ostatecznego planu skuteczności działania”), którą Luksemburg przedłożył Komisji 3 listopada 2023 r.
- (4) Organ skuteczności działania (Performance Review Body, „PRB”), którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, przekazał Komisji sprawozdanie dotyczące oceny przedłożonego przez Luksemburg projektu ostatecznego planu skuteczności działania uwzględniającego środki naprawcze.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2019/317/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1336 z dnia 16 czerwca 2023 r. w sprawie środków naprawczych, jakie mają podjąć Belgia i Luksemburg, dotyczących niektórych docelowych parametrów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 166 z 30.6.2023, s. 119, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2023/1336/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj)).

- (5) Na zasadzie wyjątku Luksemburg zgadza się na zrzeczenie się swoich praw wynikających z art. 342 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z art. 3 rozporządzenia nr 1 <sup>(4)</sup> oraz na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

## OCENA KOMISJI

### Zakres oddziaływania

- (6) Zgodnie z art. 15 ust. 7 akapit pierwszy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 środki naprawcze przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania mają zostać poddane ocenie służącej ustaleniu, czy są one wystarczające, aby zapewnić zgodność ze środkami naprawczymi przedstawionymi w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336, co zagwarantowałoby tym samym spójność docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO3. Wspomniane środki naprawcze zostały ustanowione wspólnie przez Belgię i Luksemburg w odniesieniu do ich wspólnej strefy pobierania opłat.
- (7) Komisja odnotowuje, że docelowe parametry skuteczności działania dotyczące bezpieczeństwa, przepustowości i środowiska określone w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania pozostały niezmienione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania. W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń dotyczących tych docelowych parametrów skuteczności działania. Dlatego też docelowe parametry skuteczności działania dotyczące bezpieczeństwa, przepustowości i środowiska należy uznać za spójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

### **Środki naprawcze opracowane w celu osiągnięcia spójności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi efektywności kosztowej będące przedmiotem oceny przeprowadzonej przez Komisję**

#### *Środki naprawcze*

- (8) Komisja odnotowuje, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przewidziano zasadniczo następujące środki naprawcze w odniesieniu do odpowiednich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, mianowicie skeyes i Maastricht Upper Area Control Centre („MUAC”):
- przegląd podstaw kosztowych skeyes i MUAC na lata 2023 i 2024 („środek naprawczy A”);
  - zwrócenie użytkownikom przestrzeni powietrznej nadwyżki z roku kalendarzowego 2022 wynikającej z różnicy między ustalonymi kosztami a kosztami rzeczywistymi („środek naprawczy B”);
  - zwrócenie użytkownikom przestrzeni powietrznej kwot naliczonych w drugim okresie odniesienia („OO2”) w związku z przelożonymi lub anulowanymi inwestycjami w środki trwałe („środek naprawczy C”).
- (9) Latem 2023 r., w trakcie sporządzania projektu ostatecznego planu skuteczności działania, Belgia zleciła niezależnemu konsultantowi przeprowadzenie kontroli zgodności skeyes i MUAC („kontrola zgodności skeyes i MUAC”) w kontekście ustaleń przedstawionych przez Komisję w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336. 3 października 2023 r. Belgia udostępniła służbom Komisji sprawozdanie końcowe ze wspomnianej kontroli zgodności. Luksemburg zwrócił uwagę, że przy opracowywaniu środków naprawczych zawartych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania wzięto pod uwagę wyniki tej kontroli zgodności.

#### *Środek naprawczy A*

- (10) Środek naprawczy A przewiduje obniżenie ustalonych kosztów skeyes i MUAC w ujęciu realnym za lata 2023 i 2024. Wdrożenie tego środka naprawczego ma w założeniu doprowadzić do zmniejszenia łącznych kosztów za 2023 r. wyrażonych w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. („EUR 2017”) o 12,9 mln EUR oraz łącznych kosztów za 2024 r. w ujęciu EUR 2017 o 9,1 mln EUR.
- (11) W poniższej tabeli przedstawiono wpływ środka naprawczego A na ustalone koszty, w podziale na skeyes i MUAC.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. L 17 z 6.10.1958, s. 385/58), ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

Środek naprawczy A	Wpływ na ustalone koszty za 2023 r. wyrażone w ujęciu EUR 2017	Wpływ na ustalone koszty za 2024 r. wyrażone w ujęciu EUR 2017
skeyes	- 4,6 mln EUR	- 4,0 mln EUR
MUAC	- 8,2 mln EUR	- 5,0 mln EUR
<b>Ogółem</b>	<b>- 12,9 mln EUR</b>	<b>- 9,1 mln EUR</b>

- (12) Komisja odnotowuje, że środek naprawczy A przyczynia się do ogólnego obniżenia podstawy kosztowej dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg w latach 2023 i 2024 i prowadzi w szczególności do obniżenia kosztów operacyjnych, w tym kosztów personelu i innych kosztów operacyjnych, zarówno w przypadku skeyes, jak i w przypadku MUAC, zgodnie z wymogami określonymi w art. 1 ust. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

#### Środek naprawczy B

- (13) Środek naprawczy B przewiduje zwrócenie użytkownikom przestrzeni powietrznej nadwyżki z roku kalendarzowego 2022 wynikającej z różnicy między ustalonymi kosztami a kosztami rzeczywistymi. Wspomniana nadwyżka obejmuje w szczególności saldo ustalonych kosztów i kosztów rzeczywistych związanych z kosztami personelu i innymi kosztami operacyjnymi skeyes i MUAC za 2022 r. Różnice w kosztach za 2022 r. w związku z kosztami amortyzacji i kosztem kapitału są wyłączone z zakresu środka naprawczego B, kwestie dotyczące tego rodzaju różnic regulują przepisy w zakresie podziału ryzyka związanego z kosztami ustanowione w art. 28 ust. 3 lit. a) i art. 28 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (14) Środek naprawczy B ma w założeniu wywołać oczekiwane skutki dzięki jednorazowej redukcji kosztów o 7,7 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017 za 2024 r., w podziale na skeyes i MUAC, zgodnie z poniższą tabelą:

Środek naprawczy B	Wpływ na ustalone koszty za 2024 r. wyrażone w ujęciu EUR 2017
skeyes	- 0,1 mln EUR
MUAC	- 7,6 mln EUR
<b>Ogółem</b>	<b>- 7,7 mln EUR</b>

- (15) Komisja odnotowuje, że środek naprawczy B przyczynia się do ogólnego obniżenia ustalonych kosztów skeyes i MUAC za 2024 r. zgodnie z art. 1 ust. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

#### Środek naprawczy C

- (16) Środek naprawczy C przewiduje zwrócenie użytkownikom przestrzeni powietrznej nakładów inwestycyjnych nie-wykorzystanych w OO2 w związku z przełożonymi lub anulowanymi inwestycjami w środki trwałe.
- (17) Komisja stwierdziła, że w OO2 zarówno skeyes, jak i MUAC przełożyły lub anulowały kilka zaplanowanych inwestycji w środki trwałe, które to inwestycje były częścią planu skuteczności działania na OO2. Użytkownicy przestrzeni powietrznej ponosili częściowe koszty tych inwestycji jako część podstawy kosztowej w OO2 dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg pomimo faktu, że inwestycje tych nie zrealizowano i w związku z tym nie przyniosły one spodziewanych korzyści operacyjnych. Zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336 Komisja zwróciła się zatem do belgijskich i luksemburskich państwowych władz nadzorujących o zweryfikowanie, czy koszty pobierane w OO2 w związku z anulowanymi i opóźnionymi inwestycjami w środki trwałe nie były pobierane podwójnie od użytkowników przestrzeni powietrznej w przypadku, w którym inwestycje te zostały zrealizowane na późniejszym etapie.

- (18) Luksemburg wskazał w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania, że w ramach przeprowadzonej przez Belgię kontroli zgodności skeyes i MUAC stwierdzono, że niektóre kwoty uwzględnione w podstawach kosztowych w OO3 faktycznie powinny zostać zwrócone użytkownikom, aby uniknąć podwójnego pobierania opłat za inwestycje, które zostały anulowane lub opóźnione w OO2. W tym celu w odniesieniu do 2024 r. dokonana ma zostać jednorazowa redukcja kosztów o 6,1 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017, w podziale na skeyes i MUAC, zgodnie z poniższą tabelą:

Środek naprawczy C	Wpływ na ustalone koszty za 2024 r. wyrażone w ujęciu EUR 2017
skeyes	- 4,4 mln EUR
MUAC	- 1,6 mln EUR
<b>Ogółem</b>	<b>- 6,1 mln EUR</b>

- (19) Jeżeli chodzi o skeyes, Komisja odnotowuje, że wdrożenie środka naprawczego C prowadzi jedynie do częściowego zwrotu niewykorzystanych kwot pobranych od użytkowników w OO2 w związku z anulowanymi i opóźnionymi inwestycjami w środki trwałe. Zgodnie z wynikami analizy przeprowadzonej przez PRB, które przedstawiono w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336, skeyes pobrał łącznie 7,8 mln EUR w OO2 w związku z inwestycjami, które nie zostały zrealizowane w tym okresie odniesienia.
- (20) Komisja odnotowuje jednak, że środek naprawczy C przyczynia się do ogólnego obniżenia ustalonych kosztów skeyes i MUAC za 2024 r. zgodnie z art. 1 ust. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

*Skorygowane docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej*

- (21) W poniższej tabeli przedstawiono docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej na trasie w OO3 dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg uwzględnione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania oraz odpowiednie skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.

Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022 r.	2023 r.	2024 r.
<i>Docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)</i>	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR
<b>Skorygowane docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)</b>	<b>81,78 EUR</b>	<b>83,26 EUR</b>	<b>189,52 EUR</b>	<b>104,47 EUR</b>	<b>90,34 EUR</b>	<b>80,26 EUR</b>

- (22) Komisja zauważa, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania Luksemburg skorygował swoje docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej na 2023 r. i na 2024 r. poprzez obniżenie ich wartości. Ta korekta w dół odpowiada w przybliżeniu obniżeniu wartości ustalonego kosztu jednostkowego o 4,1 % dla 2023 r. i o 10,7 % dla 2024 r. Komisja odnotowuje, że wartości bazowe dla 2014 r. i 2019 r. pozostały niezmienione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania w porównaniu ze skorygowanym projektem planu skuteczności działania.
- (23) Prognoza ruchu leżąca u podstaw docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg została zaktualizowana w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania i jest zgodna z bazową prognozą ruchu Eurocontrol STATFOR z marca 2023 r. W poniższej tabeli przedstawiono założenia dotyczące ruchu, które skorygowano w dół dla 2023 r. (co miało negatywny wpływ na ustalony koszt jednostkowy) i w górę dla 2024 r. (co miało pozytywny wpływ na ustalony koszty jednostkowy).

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2023 r.</b>	<b>2024 r.</b>
<i>Prognoza ruchu zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</i>	2 445	2 542
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu zawarta w projektach ostatecznych planów skuteczności działania, wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</b>	<b>2 404</b>	<b>2 560</b>
<b>Różnica</b>	<b>- 1,7 %</b>	<b>+ 0,7 %</b>

*Ustalone koszty dla lat kalendarzowych 2023 i 2024*

- (24) W poniższej tabeli przedstawiono ustalone koszty w ujęciu realnym, wyrażone w ujęciu EUR 2017, dla lat kalendarzowych 2023 i 2024, wynikające z zastosowania środków naprawczych, o których mowa w motywach 8–19, oraz innych korekt przewidzianych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania:

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2023 r.</b>	<b>2024 r.</b>
<i>Ustalone koszty w ujęciu EUR 2017 przedstawione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania</i>	230,2 mln EUR	228,5 mln EUR
<b>Skorygowane ustalone koszty</b> w ujęciu EUR 2017 przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania	217,2 mln EUR	205,5 mln EUR
<b>Różnica</b> wyrażona w ujęciu EUR 2017 i jako wartość procentowa	<b>- 13,1 mln EUR</b> <b>- 5,7 %</b>	<b>- 23,0 mln EUR</b> <b>- 10,1 %</b>

- (25) W porównaniu ze skorygowanym projektem planu skuteczności działania łączny wpływ środków naprawczych uwzględnionych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania na podstawę kosztową strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg wynosi – 12,8 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017 dla 2023 r. i – 22,7 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017 dla 2024 r. Dalsze obniżki kosztów rezydualnych w wysokości 0,3 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017 dla 2023 r. i 0,2 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017 dla 2024 r. wynikają z korekt dokonanych w odniesieniu do podstaw kosztowych, odpowiednio, Air Navigation Administration of Luxembourg oraz belgijskich i luksemburskich państwowych władz nadzorujących.
- (26) Zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336 Komisja stwierdziła, że ustalone koszty określone względem Air Navigation Administration of Luxembourg oraz belgijskich i luksemburskich państwowych władz nadzorujących nie wzbudzały wątpliwości. Powiązane ustalenia przedstawione w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 pozostają aktualne, ponieważ w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania nie wprowadzono żadnych poważniejszych zmian dotyczących tych składników kosztów.

## Ocena skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania

*Ocena skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania na podstawie kryteriów oceny wskazanych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego 2019/317*

- (27) Komisja dokonała oceny spójności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej przedstawionych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z kryteriami ustanowionymi w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (28) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. a) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat wynosząca  $-0,9\%$  w trzecim okresie odniesienia jest lepsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej  $+1,0\%$  w tym samym okresie.
- (29) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długookresowa tendencja DUC dla służb trasowych na szczeblu strefy pobierania opłat w drugim i trzecim okresie odniesienia wynosząca  $-0,2\%$  jest gorsza od długookresowej ogólnounijnej tendencji wynoszącej  $-1,3\%$  w tym samym okresie.
- (30) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że wartość bazowa ustalonego kosztu jednostkowego dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg wynosząca 83,26 EUR w ujęciu EUR 2017 jest o  $13,2\%$  wyższa niż średnia wartość bazowa dla właściwej grupy porównawczej wynosząca 73,53 EUR w ujęciu EUR 2017.

*Ocena środków związanych z przepustowością, na które Luksemburg powołuje się w celu uzasadnienia odnotowanych odchyleń od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej*

- (31) Należy zbadać, czy odchylenia od kryteriów ustanowionych w pkt 1.4 lit. b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, o których mowa w motywach 29 i 30, można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) wspomnianego załącznika, o ile odnotowane odchylenie od długoterminowej ogólnounijnej tendencji w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych jest spowodowane wyłącznie dodatkowymi ustalonymi kosztami związanymi ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości.
- (32) Uwzględniając obliczenia PRB, Komisja odnotowuje, że oszacowana różnica między ustalonymi kosztami w OO3 przedstawionymi w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg na 2024 r. a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane, aby zachować zgodność z długoterminową ogólnounijną tendencją w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych, wynosi w przybliżeniu 19,4 mln EUR wyrażone w ujęciu EUR 2017.
- (33) Jeżeli chodzi o kryterium oceny ustanowione w pkt 1.4 lit. d) pkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja odnotowuje, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przewidziano siedem środków służących osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości („środki związane z przepustowością”), które Luksemburg uważa za niezbędne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości i które zdaniem Luksemburga uzasadniałyby odchylenia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej. Dwa z tych środków związanych z przepustowością („środki 1 i 2”) dotyczą skeyes, natomiast pięć z nich („środki 3–7”) dotyczy MUAC. Komisja oceniła już wspomniane środki związane z przepustowością, które zostały uwzględnione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, w ramach szczegółowego badania, o którym mowa w motywie 1. Powiązane ustalenia przedstawiono w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.
- (34) Środki 3–7 pozostały niezmienione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania, a zatem ustalenia poczynione przez Komisję w odniesieniu do tych środków w ramach szczegółowego badania zachowują aktualność. Z tego względu na podstawie szczegółowych ustaleń przedstawionych w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 środki 3–7 uznaje się za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości. Z kolei środki 1 i 2 zostały zmienione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania, a zatem należy poddać je ponownej ocenie.

## Ocena zmienionego środka 1

- (35) Środek 1 obejmuje rekrutację i szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego przez skeyes, aby utrzymać odpowiedni poziom zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego w OO3 i w czwartym okresie odniesienia („OO4”).
- (36) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja stwierdziła już, że środek 1 jest niezbędny do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości. Komisja uznała jednak, że Belgia, która jest odpowiedzialna za sprawowanie nadzoru nad skeyes i jego podstawą kosztową, nie uzasadniła w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania wszystkich kosztów, zadeklarowanych jako poniesione w związku ze środkiem 1. Dlatego też część kosztów związanych ze środkiem 1 uznano za nieuzasadnione w kontekście dążenia do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości, ponieważ Belgia nie uzasadniła tych kosztów w toku szczegółowego badania, o którym mowa w motywie (1), w tym również jeżeli chodzi o deklarowany wpływ inflacji na te koszty.
- (37) Komisja odnotowuje, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania na lata 2023 i 2024 przedstawiono podwyższone szacunki dotyczące kosztów związanych ze środkiem 1. Wzrost ten jest uzasadniony kosztami personelu ponoszonymi przez skeyes w związku z koniecznością wypłacania wynagrodzeń dla osób biorących udział w szkoleniach dla kontrolerów ruchu lotniczego organizowanych na potrzeby służb trasowych. W projekcie ostatecznego planu skuteczności działania wskazano, że kosztów tych omyłkowo nie uwzględniono w kosztach związanych ze środkiem 1 w poprzednich przedłożonych projektach planów skuteczności działania na OO3.
- (38) Na podstawie informacji przedstawionych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania dodatkowe koszty personelu, o których mowa w motywie 37, są bezpośrednio związane ze środkami służącymi zwiększaniu przepustowości wdrażanymi na podstawie środka 1, które Komisja uznała już w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 za istotne dla osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości. Te dodatkowe koszty personelu należy ponadto uznać za proporcjonalne w świetle celu polegającego na zapewnieniu przez skeyes bezpiecznej i stałej wymaganej zdolności w zakresie kontroli ruchu lotniczego w OO3. Jeżeli chodzi zatem o środek 1, należy uwzględnić wspomniane koszty personelu przy obliczaniu kosztów uznanych za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
- (39) Wnioski dotyczące wszystkich innych aspektów środka 1 sformułowane w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 zachowują aktualność, biorąc pod uwagę fakt, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania nie przedstawiono żadnych argumentów ani dowodów, które wiązałyby się z koniecznością ponownego przeprowadzenia stosownej analizy przez Komisję.

## Ocena zmienionego środka 2

- (40) Środek 2 przewiduje modernizację skeyes i jego systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”), aby wesprzeć proces integracji cywilnych i wojskowych służb żeglugi powietrznej oraz zwiększyć przepustowość i wydajność operacyjną.
- (41) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja odnotowała, że środek 2 składa się z dwóch elementów, mianowicie z modernizacji obecnego systemu ATM skeyes w połowie okresu eksploatacji oraz z zastąpienia obecnego systemu ATM – w dłuższej perspektywie czasowej – jednym, zintegrowanym i ujednoliconym systemem zarządzania przestrzenią powietrzną, który opracuje MUAC wspólnie z belgijskimi siłami obronnymi w ramach projektu „wspólnego systemu służb ruchu lotniczego 3” („projekt SAS 3”). W świetle wiarygodnych informacji dostępnych w omawianym okresie Komisja powzięła jednak poważne wątpliwości co do faktycznej realizacji projektu SAS 3. Komisja wykluczyła ponadto niektóre koszty ujęte w ramach środka 2 z kwoty dodatkowych kosztów uznawanych za niezbędne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości, a tym samym za uzasadniające odchylenie od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej.
- (42) Komisja odnotowuje, że środek 2 został zmieniony w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania zarówno jeżeli chodzi o jego założenia, jaki i o powiązane z nim koszty. Z jednej strony potwierdzono, że planowana modernizacja systemu ATM w połowie okresu jego eksploatacji ma zostać zrealizowana w latach 2023–2024 jako środek przejściowy poprzedzający wdrożenie nowego systemu ATM, który ma zostać uruchomiony pod koniec OO4. Z drugiej strony przyznano, że projekt SAS 3, którego celem było opracowanie nowego systemu ATM, został zawieszony, ponieważ „towarzyszące mu ryzyko związane z planowaniem i zakresem działań okazało się zbyt duże dla skeyes”. Zgodnie z projektem ostatecznego planu skuteczności działania „skeyes prowadzi obecnie rozmowy z belgijskimi siłami obronnymi, aby wypracować najlepsze rozwiązanie w kwestii dalszej modernizacji systemu, który ma zostać oddany do użytku w 2028 r.” W projekcie ostatecznego planu skuteczności działania nie przedstawiono jednak żadnych wariantów przewidujących możliwość zastąpienia albo zmodyfikowania projektu SAS 3.

- (43) Komisja odnotowuje ponadto, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania zmieniono koszty związane ze środkiem 2 na lata 2023 i 2024. Po przeprowadzeniu ponownej oceny koszty te zostały obniżone w świetle planowanych inwestycji w system ATM.
- (44) Na podstawie wyników analizy zaktualizowanych informacji i argumentów przedstawionych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania Komisja podtrzymuje wnioski sformułowane w decyzji wykonawczej 2023/1336 w odniesieniu do środka 2. Nie ulega wątpliwości, że uwzględnienie jakichkolwiek kosztów dotyczących przyszłego nowego systemu ATM, niezależnie od tego, czy byłyby one związane z projektem SAS 3, czy też z dowolnym innym rozwiązaniem technicznym wybranym przez skeyes, byłoby przedwczesne, biorąc pod uwagę fakt, że stosowna decyzja inwestycyjna nie została jeszcze podjęta, a realizacja inwestycji ma rozpocząć się najwcześniej pod koniec OO4. Co więcej, Komisja ponownie przywołuje swoją opinię, zgodnie z którą w celu uzasadnienia odchyłeń od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej można brać pod uwagę wyłącznie koszty amortyzacji i koszty kapitału poniesione bezpośrednio w związku z inwestycjami służącymi zmodernizowaniu systemu ATM lub jego zastąpieniu.
- (45) Jeżeli chodzi o koszty dodatkowe uznane za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości, kosztami, które należy uwzględnić w przypadku środka 2, są koszty związane z kosztami amortyzacji i kosztami kapitału poniesionymi w związku z modernizacją systemu ATM skeyes, jak wskazano w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

*Wnioski dotyczące środków związanych z przepustowością, na które Belgia i Luksemburg powołują się w celu uzasadnienia odnotowanych odchyłeń od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej*

- (46) Jeżeli chodzi o kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) pkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja stwierdza na podstawie ustaleń zawartych w motywach 31–45, że koszty przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania w odniesieniu do środków 1 i 2 są częściowo konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości, natomiast koszty przedstawione w odniesieniu do środków 3–7 są w pełni konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia tych docelowych parametrów.
- (47) Mając na uwadze analizę przeprowadzoną przez PRB, w poniższej tabeli przedstawiono obliczenia dotyczące wpływu pieniężnego środków związanych z przepustowością na tendencję w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg w odpowiednim roku, tj. w roku 2024:

Środki związane z przepustowością przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania	Wpływ pieniężny na tendencję w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg w 2024 r. wyrażony w ujęciu EUR 2017, z uwzględnieniem kosztów uznanych przez Komisję za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości <sup>(1)</sup>
Środek 1	8,2 mln EUR <sup>(2)</sup>
Środek 2	0,3 mln EUR <sup>(3)</sup>
Środek 3	4,3 mln EUR
Środek 4	0,3 mln EUR
Środek 5	4,7 mln EUR
Środek 6	1,4 mln EUR
Środek 7	0,3 mln EUR
<b>Ogółem</b>	<b>19,5 mln EUR</b>

<sup>(1)</sup> Obliczeń dokonano w oparciu o zaktualizowany wskaźnik inflacji wykorzystany w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.

<sup>(2)</sup> Skorygowana kwota odzwierciedla udział kosztów związanych ze środkiem 1, które Komisja uznała za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości zgodnie z motywami 38 i 39.

<sup>(3)</sup> Kwota ta odzwierciedla udział kosztów związanych ze środkiem 2, które Komisja uznała za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących przepustowości zgodnie z motywem 56. Nie zmieniła się ona od chwili przyjęcia decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.



- (48) Środki związane z przepustowością wskazane w tabeli w motywie 52 stanowiły nadwyżkę względem podstawy kosztowej w 2024 r. w łącznej wysokości 19,5 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017. Dlatego też odnotowane odchylenie od ogólnounijnej długoterminowej tendencji w zakresie ustalonych kosztów jednostkowych w wysokości 19,4 mln EUR wyrażonych w ujęciu EUR 2017, o którym mowa w motywie (32), powinno zostać uznane za w pełni uzasadnione dodatkowymi ustalonymi kosztami powiązаныmi ze środkami związanymi z przepustowością przedstawionymi w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.
- (49) Komisja stwierdza zatem, że kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) pkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 zostało spełnione.

**Wniosek dotyczący oceny środków naprawczych opracowanych w celu osiągnięcia spójności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi efektywności kosztowej**

- (50) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 6–49 Komisja stwierdza, że środki naprawcze przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania prowadzą do obniżenia ustalonych kosztów dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg. Dlatego też skorygowane docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO3.

**Przegląd systemów zachęt, o których mowa w art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317**

- (51) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja stwierdziła, że Luksemburg ma dokonać korekty swoich systemów zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów w zakresie przepustowości tras i terminali w taki sposób, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt miały istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem. Komisja odnotowuje, że Luksemburg zdecydował się mimo to pozostawić swoje systemy zachęt niezmiennie w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.
- (52) Komisja stwierdza zatem, że systemy zachęt dotyczące przepustowości tras i terminali określone przez Luksemburg w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania nadal budzą wątpliwości. Dlatego też Komisja potwierdza swoją opinię, że w związku z przyjęciem jego ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Luksemburg powinien dokonać korekty swoich systemów zachęt mających na celu osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, aby ustalić maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyrażonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zdaniem Komisji dokonanie tej korekty powinno prowadzić do maksymalnych strat finansowych nie mniejszych niż 1 % rocznych ustalonych kosztów.

**WNIOSKI**

- (53) Środki naprawcze powiązane ze skorygowanymi docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi efektywności kosztowej zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg powinny zostać uznane za zgodne z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336. Po uwzględnieniu tych środków naprawczych skorygowane docelowe parametry skuteczności działania dotyczące efektywności kosztowej należy uznać za spójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na OO3.
- (54) Komisja zwraca jednak uwagę na fakt, że Luksemburg nie odniósł się w swoim projekcie ostatecznego planu skuteczności działania do następujących kwestii związanych z ustaleniami poczynionymi przez Komisję w ramach szczegółowego badania, o którym mowa w motywie 1:
- nieprawidłowe stosowanie odpowiednich przepisów prawnych regulujących mechanizmy podziału ryzyka związanego z ruchem, mechanizm podziału ryzyka związanego z kosztami i system zachęt w odniesieniu do MUAC;
  - nieprawidłowe ustalenia dotyczące finansowania kosztów poniesionych przez MUAC w związku z zapewnianiem służb na obszarach transgranicznych;
  - nieprawidłowy poziom maksymalnych strat finansowych w systemach zachęt Luksemburga wspierających osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, o czym jest mowa w motywach 51 i 52.

- (55) Dlatego też Komisja stwierdza, że Luksemburg powinien niezwłocznie odnieść się do ustaleń przedstawionych w motywie 54. Wniosek ten pozostaje bez uszczerbku dla jakiegokolwiek postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, jakie Komisja może wszcząć w odniesieniu do wspomnianych ustaleń,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Środki naprawcze przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przedłożonego Komisji przez Luksemburg 3 listopada 2023 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 w związku z jego docelowymi parametrami skuteczności działania dotyczącymi efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia są zgodne z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336.

Docelowe parametry skuteczności działania zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przedłożonych przez Luksemburg 3 listopada 2023 r. i przedstawione w załączniku do niniejszej decyzji są spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dla trzeciego okresu odniesienia ustanowionymi w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/891 <sup>(5)</sup>.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Wielkiego Księstwa Luksemburga.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 grudnia 2023 r.

W imieniu Komisji  
Adina-Ioana VĂLEAN  
Członek Komisji

---

<sup>(5)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/891 z dnia 2 czerwca 2021 r. ustanawiająca skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia (2020–2024) oraz uchylająca decyzję wykonawczą (UE) 2019/903 (Dz.U. L 195 z 3.6.2021, s. 3), ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2021/891/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj).

## ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Luksemburga zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, uznane za zgodne z ustalonymi na trzeci okres odniesienia ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

## Efektywność zarządzania bezpieczeństwem

Luksemburg	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)		
Oдноśna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2023 r.	2024 r.
Spółka ANA Luxembourg	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C
MUAC	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C
	Propagowanie bezpieczeństwa	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

## Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Luksemburg	2023 r.	2024 r.
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie środowiska wyrażone jako przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii	3,00 %	3,00 %

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

## Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

Luksemburg	2023 r.	2024 r.
Docelowe parametry w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości, wyrażone w minutach opóźnienia ATFM przypadającego na lot	0,17	0,17

## KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI KOSZTOWEJ

## Ustalony koszt jednostkowy trasowych służb żeglugi powietrznej

Strefa pobierania opłat trasowych Belgia – Luksemburg	2014 – wartość bazowa	2019 – wartość bazowa	2020–2021	2022 r.	2023 r.	2024 r.
Docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen w EUR z 2017 r.)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR