



2024/350

22.1.2024

DECYZJA KOMISJI (UE) 2024/350

z dnia 13 grudnia 2023 r.

dotycząca zgodności środków naprawczych przedłożonych przez Belgię z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336

(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 8616)

(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) ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾, w szczególności jego art. 15 ust. 7 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

INFORMACJE OGÓLNE

- (1) Po szczegółowym badaniu, o którym mowa w art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia-Luksemburg były niespójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia.
- (2) W związku z tym zgodnie z decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2023/1336 ⁽³⁾ Belgia i Luksemburg zostały zobowiązane do określenia środków naprawczych mających na celu osiągnięcie spójności ich krajowych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trzeci okres odniesienia i poinformowania Komisji o tych środkach. Wspomniane środki naprawcze miały zostać wprowadzone w ramach projektów ostatecznych planów skuteczności działania ustanowionych na szczeblu krajowym odpowiednio przez Belgię i Luksemburg.
- (3) W dniu 16 września 2023 r. Belgia przedłożyła Komisji do oceny pierwszą wersję projektu ostatecznego planu skuteczności działania zawierającego środki naprawcze. Po zweryfikowaniu kompletności dokumentu Komisja zwróciła się do Belgii o zaktualizowanie projektu ostatecznego planu skuteczności działania w celu uzupełnienia go o pewne brakujące elementy i w celu usunięcia niektórych stwierdzonych niedociągnięć. Niniejsza decyzja zawiera ocenę tej zaktualizowanej wersji projektu ostatecznego planu skuteczności działania zawierającego środki naprawcze („projekt ostatecznego planu skuteczności działania”), przedłożonej Komisji przez Belgię w dniu 7 listopada 2023 r.
- (4) Organ weryfikujący skuteczność działania („PRB”), którego rolą zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, przedłożył jej sprawozdanie z oceny złożonego przez Belgię projektu ostatecznego planu skuteczności działania zawierającego środki naprawcze.

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

⁽²⁾ Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj

⁽³⁾ 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).

- (5) Na zasadzie wyjątku Belgia zgadza się na zrzeczenie się swoich praw wynikających z art. 342 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z art. 3 rozporządzenia 1/1958 (*) oraz na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji w języku angielskim.

OCENA KOMISJI

Zakres

- (6) Zgodnie z art. 15 ust. 7 akapit pierwszy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 środki naprawcze określone w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania należy poddać ocenie w celu ustalenia, czy są one wystarczające do zapewnienia zgodności ze środkami naprawczymi określonymi w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336, a tym samym do zapewnienia spójności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia. 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 w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i środowiska, określone w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, nie uległy zmianie w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania. Komisja nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń w odniesieniu do tych docelowych parametrów skuteczności działania w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2023/1336. W związku z tym docelowe parametry skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości i środowiska należy uznać za spójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

Środki naprawcze mające na celu osiągnięcie spójności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, podlegające ocenie Komisji

Środki naprawcze

- (8) Komisja zauważa, że projekt ostatecznego planu skuteczności działania obejmuje zasadniczo następujące środki naprawcze w odniesieniu do odnośnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a mianowicie skeyes i Maastricht Upper Area Control Centre („MUAC”):
- przeгляд podstaw kosztowych skeyes i MUAC na lata 2023 i 2024 („środek naprawczy A”);
 - zwrot użytkownikom przestrzeni powietrznej nadwyżki z roku kalendarzowego 2022 wynikającej z różnicy między kosztami ustalonymi a rzeczywistymi („środek naprawczy B”);
 - zwrot użytkownikom przestrzeni powietrznej kwot pobranych w drugim okresie odniesienia w związku z przeznaczonymi lub anulowanymi inwestycjami w środki trwałe („środek naprawczy C”).
- (9) W ramach projektu ostatecznego planu skuteczności działania Belgia powierzyła niezależnemu konsultantowi zadanie przeprowadzenia, latem 2023 r., kontroli zgodności skeyes i MUAC („kontrola zgodności skeyes i MUAC”) w odniesieniu do ustaleń przedstawionych przez Komisję w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336. Dnia 3 października 2023 r. Belgia przekazała służbom Komisji sprawozdanie końcowe z kontroli zgodności. Belgia wyjaśnia, że wyniki kontroli zgodności zostały uwzględnione przy ustanawianiu środków naprawczych zawartych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.

Środek naprawczy A

- (10) Środek naprawczy A polega na realnym ograniczeniu ustalonych kosztów skeyes i MUAC w odniesieniu do lat 2023 i 2024. Planuje się, że w 2023 r. ten środek naprawczy doprowadzi do całkowitego ograniczenia kosztów o 12,9 mln EUR w ujęciu realnym cen z 2017 r. („EUR 2017”) oraz całkowitego ograniczenia kosztów w 2024 r. o 9,1 mln EUR wyrażonego w EUR 2017.
- (11) W poniższej tabeli przedstawiono wpływ środka naprawczego A na ustalone koszty w podziale na skeyes i MUAC.

(*) Rozporządzenie nr 1 w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. 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 w 2023 r., w ujęciu EUR 2017	Wpływ na ustalone koszty w 2024 r., w ujęciu EUR 2017
skeyes	- 4,6 mln EUR	- 4,0 mln EUR
MUAC	- 8,2 mln EUR	- 5,0 mln EUR
Ogółem	- 12,9 mln EUR	- 9,1 mln EUR

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

Środek naprawczy B

- (13) Środek naprawczy B dotyczy zwrotu użytkownikom przestrzeni powietrznej nadwyżki z roku kalendarzowego 2022 wynikającej z różnicy między kosztami ustalonymi a rzeczywistymi. Nadwyżka ta obejmuje w szczególności różnicę między ustalonymi a rzeczywistymi kosztami związaną z kosztami personelu i innymi kosztami operacyjnymi skeyes i MUAC za rok 2022. Różnice między kosztami ustalonymi a rzeczywistymi za 2022 r. związane z kosztami amortyzacji i kosztami kapitału są wyłączone z zakresu środka naprawczego B, biorąc pod uwagę, że różnice te podlegają przepisom dotyczącym podziału ryzyka związanego z kosztami, określonym w art. 28 ust. 3 lit. a) i art. 28 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (14) Planuje się, że środek naprawczy B przyniesie efekty poprzez jednorazowe ograniczenie kosztów o 7,7 mln EUR w ujęciu EUR 2017 za rok 2024, jak przedstawiono w poniższej tabeli wyszczególniającej podział między skeyes a MUAC.

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

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

Środek naprawczy C

- (16) Środek naprawczy C dotyczy zwrotu użytkownikom przestrzeni powietrznej niewydatkowane wydatków kapitałowych w drugim okresie odniesienia dotyczących przełożonych lub anulowanych inwestycji w środki trwałe.
- (17) Komisja stwierdziła, że w drugim okresie odniesienia zarówno skeyes, jak i MUAC przełożyły lub anulowały kilka zaplanowanych inwestycji w środki trwałe, które to inwestycje były częścią planu skuteczności działania na drugi okres odniesienia. Użytkownicy przestrzeni powietrznej ponosili częściowe koszty tych inwestycji jako część podstawy kosztowej dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg w drugim okresie odniesienia pomimo faktu, że inwestycji tych nie zrealizowano i nie przynosiły one zatem spodziewanych korzyści operacyjnych. Zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336 Komisja zwróciła się zatem do krajowych organów nadzoru Belgii i Luksemburga o zweryfikowanie, czy koszty pobierane w drugim okresie odniesienia w związku z anulowanymi i opóźnionymi inwestycjami w środki trwałe nie były pobierane podwójnie od użytkowników przestrzeni powietrznej, w przypadku gdyby inwestycje te doszły do skutku na późniejszym etapie.

- (18) W projekcie ostatecznego planu skuteczności działania Belgia wskazuje, że w wyniku kontroli zgodności skeyes i MUAC stwierdzono, że pewne kwoty uwzględnione w podstawie kosztowej w trzecim okresie odniesienia należy faktycznie zwrócić użytkownikom, aby uniknąć podwójnego pobierania opłat za inwestycje anulowane lub opóźnione w drugim okresie odniesienia. W tym celu w odniesieniu do 2024 r. należy zastosować jednorazową redukcję kosztów w wysokości 6,1 mln EUR w ujęciu EUR 2017, w podziale na skeyes i MUAC zgodnie z poniższą tabelą:

Środek naprawczy C	Wpływ na ustalone koszty w 2024 r., w ujęciu EUR 2017
skeyes	- 4,4 mln EUR
MUAC	- 1,6 mln EUR
Ogółem	- 6,1 mln EUR

- (19) W odniesieniu do skeyes Komisja zauważa, że środek naprawczy C prowadzi jedynie do częściowego zwrotu niewydatowanych kosztów pobranych od użytkowników w drugim okresie odniesienia z tytułu anulowanych i opóźnionych inwestycji w środki trwałe. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez PRB i określoną w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 skeyes pobrało łączną kwotę 7,8 mln EUR w drugim okresie odniesienia w odniesieniu do inwestycji, które nie zostały zrealizowane w tym okresie odniesienia.
- (20) Komisja zauważa jednak, że środek naprawczy C przyczynia się do ogólnego zmniejszenia ustalonych kosztów skeyes i MUAC za 2024 r., zgodnie z wymogami art. 1 ust. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

Skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej

- (21) W poniższej tabeli przedstawiono docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na trasie dla trzeciego okresu odniesienia w odniesieniu do 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	2023	2024
<i>Docelowe parametry skuteczności działania w zakresie 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
Skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania, wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy (w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR

- (22) Komisja zauważa, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania Belgia skorygowała poprzez zmniejszenie wartości swoje docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na lata 2023 i 2024. Ta korekta poprzez zmniejszenie wartości stanowi przybliżone zmniejszenie ustalonego kosztu jednostkowego o 4,1 % w 2023 r. i o 10,7 % w 2024 r. Komisja zauważa, że wartości bazowe na lata 2014 i 2019 pozostają niezmiennione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania w porównaniu ze skorygowanym projektem planu skuteczności działania.
- (23) Prognoza ruchu stanowiąca podstawę docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg została zaktualizowana w ramach projektu 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 poprzez zmniejszenie wartości na 2023 r. (z negatywnym wpływem na ustalony koszt jednostkowy) i skorygowano w górę na 2024 r. (z pozytywnym wpływem na ustalony koszt jednostkowy).

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

Ustalone koszty za lata kalendarzowe 2023 i 2024

- (24) Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym, wyrażone w EUR 2017, za lata kalendarzowe 2023 i 2024, wynikające z zastosowania środków naprawczych, o których mowa w motywach 8–19, oraz z innych dostosowań zastosowanych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przedstawiono w poniższej tabeli:

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

- (25) W porównaniu ze skorygowanym projektem planu skuteczności działania łączny wpływ środków naprawczych określonych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania na podstawę kosztową strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg wynosi – 12,8 mln EUR w ujęciu EUR 2017 w odniesieniu do roku 2023 r. i – 22,7 mln EUR w ujęciu EUR 2017 w odniesieniu do roku 2024. Dalsze redukcje kosztów rezydualnych o 0,3 mln EUR w ujęciu EUR 2017 w odniesieniu do roku 2023 r. i 0,2 mln EUR w ujęciu EUR 2017 w odniesieniu do roku 2024 wynikają z korekt dokonanych w odniesieniu do podstaw kosztowych luksemburskiej Air Navigation Administration oraz krajowych organów nadzoru odpowiednio Belgii i Luksemburga.
- (26) Zgodnie z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336 Komisja stwierdziła, że ustalone koszty określone w odniesieniu do luksemburskiej Air Navigation Administration oraz krajowych organów nadzoru Belgii i Luksemburga nie budzą wątpliwości. Powiązane ustalenia zawarte w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 pozostają aktualne, biorąc pod uwagę, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania nie wprowadzono żadnych istotnych zmian w odniesieniu do tych składników kosztów.

Ocena skorygowanych parametrów docelowych 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 (UE) 2019/317

- (27) Komisja oceniła spójność skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej określonych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania na podstawie kryteriów ustanowionych 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 ustalonych kosztów jednostkowych na trasie 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 ustalonych kosztów jednostkowych na trasie 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 ustalonych kosztów jednostkowych wynosząca 83,26 EUR dla strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg w ujęciu EUR 2017 jest o 13,2 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 73,53 EUR w ujęciu EUR 2017.

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

- (31) Należy zbadać, czy odstępstwa od kryteriów określonych 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) tego załącznika, pod warunkiem że odnotowane odchylenie od długookresowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych wynika wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości.
- (32) Uwzględniając obliczenia dokonane przez PRB, Komisja zauważa, że szacowana różnica między ustalonymi kosztami na trzeci okres odniesienia określonymi w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg na 2024 r. a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane do zrównania się z długookresową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych, wynosi około 19,4 mln EUR w ujęciu EUR 2017.
- (33) W odniesieniu do kryterium oceny określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (j) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że projekt ostatecznego planu skuteczności działania zawiera siedem środków służących osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości („środków związanych z przepustowością”), które Belgia uznaje za niezbędne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości i które zdaniem Belgii uzasadniałyby odchylenia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej. Dwa z tych środków związanych z przepustowością (zwane dalej „środkami 1 i 2”) dotyczą skeyes, a pięć z nich (zwanych dalej „środkami 3–7”) dotyczy MUAC. Komisja oceniła już te środki związane z przepustowością, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, w ramach szczegółowego badania, o którym mowa w motywie 1. Odnośne ustalenia zawarto w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.
- (34) Środki 3–7 pozostają niezmienione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania, w związku z czym ustalenia poczynione przez Komisję podczas szczegółowego badania w odniesieniu do tych środków pozostają aktualne. W związku z tym środki 3–7 uznaje się za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości na podstawie szczegółowych ustaleń przedstawionych w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336. Z drugiej strony Belgia zmieniła środki 1 i 2 określone w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania, w związku z czym środki te należy poddać ponownej ocenie.

Ocena zmienionego środka 1

- (35) Środek 1 obejmuje rekrutację i szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego przez skeyes w celu utrzymania odpowiedniego poziomu zatrudnienia kontrolerów ruchu lotniczego w trzecim i czwartym okresie odniesienia.
- (36) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja stwierdziła już, że środek 1 jest niezbędny do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości. Komisja uznała jednak, że Belgia nie uzasadniła w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania całości kosztów, które miały zostać poniesione w związku ze środkiem 1. Część kosztów środka 1 została zatem uznana za nieuzasadnioną w świetle osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości, biorąc pod uwagę, że Belgia nie uzasadniła tych kosztów podczas szczegółowego badania, o którym mowa w motywie 1, w tym w odniesieniu do deklarowanego wpływu inflacji na koszty.
- (37) Komisja zauważa, że Belgia przedstawiła zwiększone szacunki kosztów w odniesieniu do środka 1 na lata 2023 i 2024 w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania. Belgia wyjaśnia, że wynika to z dodatkowych kwot związanych z kosztami personelu poniesionymi przez skeyes w związku z wynagrodzeniem osób szkolących się na kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby służb trasowych. Belgia twierdzi, że koszty te zostały omyłkowo pominięte w kosztach środka 1 w poprzednich projektach planu skuteczności działania, przedłożonych w odniesieniu do trzeciego okresu odniesienia.
- (38) Na podstawie informacji przedstawionych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania dodatkowe koszty personelu, o których mowa w motywie 37, są bezpośrednio związane z działaniami służącymi zwiększeniu przepustowości podjętymi w ramach środka 1, które Komisja uznała już w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 za istotne dla osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości. Te dodatkowe koszty personelu należy ponadto uznać za proporcjonalne w świetle celu, jakim jest zagwarantowanie bezpiecznego i ciągłego zapewniania przez skeyes wymaganej przepustowości kontroli ruchu lotniczego w trzecim okresie odniesienia. W odniesieniu do środka 1 należy zatem uwzględnić te koszty personelu przy obliczaniu kosztów uznanych za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
- (39) We wszystkich pozostałych aspektach środka 1 wnioski zawarte w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 zostają podtrzymane, biorąc pod uwagę, że projekt ostatecznego planu skuteczności działania nie zawiera żadnych argumentów ani dowodów, które wymagałyby ponownej analizy Komisji.

Ocena zmienionego środka 2

- (40) Środek 2 dotyczy modernizacji przez skeyes systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) w celu wsparcia integracji cywilnych i wojskowych służb żeglugi powietrznej oraz zwiększenia przepustowości i wydajności operacyjnej.
- (41) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja zauważyła, że środek 2 obejmuje dwa elementy, a mianowicie modernizację w połowie okresu eksploatacji obecnego systemu ATM skeyes oraz w dłuższej perspektywie zastąpienie tego systemu jednym, zintegrowanym i ujednoczonym systemem zarządzania przestrzenią powietrzną, który ma zostać opracowany wspólnie z MUAC i belgijskimi siłami obronnymi w ramach projektu „wspólny system służb ruchu lotniczego 3” („projekt SAS 3”). W świetle wiarygodnych informacji dostępnych w tym czasie Komisja zauważyła jednak, że występują poważne wątpliwości co do faktycznej realizacji projektu SAS 3. Ponadto Komisja wyłączyła niektóre koszty przedstawione w ramach środka 2 z dodatkowych kosztów uznanych za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości, co uzasadnia odstępstwo od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (42) Komisja zauważa, że Belgia zmieniła środek 2 w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania zarówno pod względem jego treści, jak i kosztów. Z jednej strony Belgia potwierdza, że planowana w połowie okresu eksploatacji modernizacja systemu ATM ma zostać zrealizowana w latach 2023–2024 jako środek przejściowy przed wdrożeniem nowego systemu ATM, który ma zostać uruchomiony pod koniec czwartego okresu odniesienia. Z drugiej strony Belgia przyznaje, że projekt SAS 3, którego celem było opracowanie nowego systemu ATM, został zawieszony, ponieważ „ryzyko związane z projektem pod względem zakresu, planowania i zakresu było zbyt wysokie dla skeyes”. Według Belgii „skeyes prowadzi obecnie rozmowy z belgijskimi siłami obronnymi w celu określenia najlepszego sposobu modernizacji systemu, który ma zostać uruchomiony w 2028 r.”. Belgia nie przedstawiła jednak w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania żadnych wariantów w celu zastąpienia lub modyfikacji projektu SAS3.

- (43) Komisja zauważa ponadto, że w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania zmieniono koszty związane ze środkiem 2 na lata 2023 i 2024. Koszty te zostały ponownie skorygowane w dół w świetle najnowszego statusu planowanych inwestycji w system ATM.
- (44) Na podstawie analizy zaktualizowanych informacji i argumentów przedstawionych przez Belgię Komisja podtrzymuje, w odniesieniu do środka 2, wnioski zawarte w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2023/1336. Oczywiście jest, że uwzględnienie jakichkolwiek kosztów związanych z przyszłym nowym systemem ATM, czy to na podstawie projektu SAS3, czy też jakiegokolwiek alternatywnego rozwiązania technicznego, które zostanie wybrane przez skeyes, byłoby przedwczesne, biorąc pod uwagę, że nie podjęto odnośnej decyzji inwestycyjnej, a realizacja inwestycji jest planowana dopiero na koniec czwartego okresu odniesienia. Ponadto Komisja potwierdza swoją opinię, że odchylenia od ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej można uzasadnić jedynie kosztami amortyzacji i kosztami kapitału poniesionymi bezpośrednio na modernizację lub zastąpienie systemu ATM.
- (45) Jeżeli chodzi o koszty dodatkowe uznane za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości, Komisja stwierdza zatem, że koszty, które należy uwzględnić w przypadku środka 2, dotyczą kosztów amortyzacji i kosztów kapitału poniesionych w związku z modernizacją systemu ATM skeyes w połowie okresu eksploatacji, jak określono w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

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

- (46) Jeśli chodzi o kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (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 w zakresie przepustowości, natomiast koszty przedstawione w odniesieniu do środków 3–7 są w pełni konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia tych docelowych parametrów.
- (47) Uwzględniając analizę przeprowadzoną przez PRB, w poniższej tabeli przedstawiono skalkulowany wpływ finansowy środków związanych z przepustowością na tendencję ustalonych kosztów jednostkowych w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg w odnośnym roku, a mianowicie roku 2024:

Środki związane z przepustowością przedstawione w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania	Wpływ finansowy na tendencję ustalonych kosztów jednostkowych w przypadku strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg, w ujęciu EUR 2017, z uwzględnieniem kosztów uznanych przez Komisję za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości ⁽¹⁾
Środek 1	8,2 mln EUR ⁽²⁾
Środek 2	0,3 mln EUR ⁽³⁾
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
Ogółem	19,5 mln EUR

⁽¹⁾ Obliczenia oparte na zaktualizowanym wskaźniku inflacji stosowanym w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.

⁽²⁾ Zmieniona kwota odzwierciedla udział kosztów związanych ze środkiem 1, które Komisja uznała za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodnie z motywami 47 i 48.

⁽³⁾ Kwota ta odzwierciedla udział kosztów związanych ze środkiem 2, które Komisja uznała za konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości, zgodnie z motywem 54. Kwota ta nie uległa zmianie od czasu wprowadzenia przez Belgię i Luksemburg środków naprawczych określonych w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336.

- (48) Środki związane z przepustowością wskazane w tabeli w motywie 52 stanowiły łączną nadwyżkę w wysokości 19,5 mln EUR w ujęciu EUR 2017 w stosunku do podstawy kosztowej na 2024 r. W związku z tym odnotowane odchylenie – w wysokości 19,4 mln EUR w ujęciu EUR 2017 – od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych, o którym mowa w motywie 32, należy uznać za całkowicie uzasadnione dodatkowymi ustalonymi kosztami wynikającymi ze środków związanych z przepustowością przedstawionych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.
- (49) Komisja stwierdza zatem, że kryterium określone w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 jest spełnione.

Wnioski z oceny środków naprawczych mających na celu osiągnięcie spójności skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej

- (50) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 6–49 Komisja stwierdza, że środki naprawcze określone w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania skutkują zmniejszeniem ustalonych kosztów w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg. Skutkuje to skorygowaniem docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, które należy uznać za spójne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.

Przegląd skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej na potrzeby terminalnych służb żeglugi powietrznej

- (51) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja wyraziła wątpliwości co do terminalowych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej, zaproponowanych przez Belgię w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania i uznała, że Belgia powinna dodatkowo uzasadnić te docelowe parametry lub skorygować je poprzez zmniejszenie wartości.
- (52) Komisja zauważa, że projekt ostatecznego planu skuteczności działania zawiera lepsze terminalowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Belgii w latach kalendarzowych 2023 i 2024, w tym niższe o 1,8 mln EUR ustalone koszty w ujęciu EUR 2017 w odniesieniu do roku 2023 i o 1,4 mln EUR w ujęciu EUR 2017 w odniesieniu do roku 2024. Tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych Belgii wynosząca +3,1 % w trzecim okresie odniesienia pozostaje jednak wyższa niż tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie wynosząca –0,9 % w trzecim okresie odniesienia i pozostaje wyższa niż faktyczna tendencja terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych wynosząca +0,5 %, jaką odnotowano w drugim okresie odniesienia. Ponadto terminalowe ustalone koszty jednostkowe nadal zdecydowanie – szacunkowo o 52,8 % – przekraczają medianę terminalowych ustalonych kosztów jednostkowych właściwej grupy porównawczej portów lotniczych. Komisja zauważa również, że Belgia nie przedstawiła żadnych dalszych uzasadnień w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania w odniesieniu do poziomu swoich terminalowych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej.
- (53) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywie 52 Komisja stwierdza, że skorygowane terminalowe docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej Belgii nadal budzą wątpliwości. Komisja potwierdza zatem swoją opinię, przedstawioną w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336, że Belgia powinna skorygować parametry docelowe poprzez zmniejszenie wartości lub przedstawić odpowiednie uzasadnienie tych parametrów. Belgia powinna odnieść się do tej uwagi w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.

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

- (54) W decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336 Komisja stwierdziła, że Belgia ma dokonać korekty swoich systemów zachęt w celu osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości tras i terminali w taki sposób, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt miały istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem. Komisja zauważa, że Belgia nie wprowadziła jednak zmian w swoich systemach zachęt określonych w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania.
- (55) W związku z tym Komisja stwierdza, że systemy zachęt dotyczące przepustowości tras i terminali określone przez Belgię w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania nadal budzą wątpliwości. Komisja potwierdza zatem swoją opinię, że Belgia powinna dokonać korekty swoich systemów zachęt służących osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości tras i terminali w związku z przyjęciem ostatecznego planu skuteczności działania zgodnie z art. 16 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, aby maksymalne straty finansowe wynikające z tych systemów zachęt zostały ustalone na poziomie mającym istotny wpływ na przychód obciążony ryzykiem, zgodnie z wymogiem wyraźnie określonym w art. 11 ust. 3 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317. Zdaniem Komisji korekta ta powinna prowadzić do maksymalnych strat finansowych nie mniejszych niż 1 % ustalonych kosztów rocznych.

WNIOSEK

- (56) Środki naprawcze zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania w odniesieniu do skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg należy uznać za zgodne z decyzją wykonawczą (UE) 2023/1336. W następstwie tych środków naprawczych skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej należy uznać za spójne z odpowiednimi ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (57) Komisja zauważa, że Belgia nie odniosła się jednak w swoim projekcie ostatecznego planu skuteczności działania do następujących kwestii dotyczących ustaleń poczynionych przez Komisję podczas szczegółowego badania, o którym mowa w motywie 1 i przedstawionych w decyzji wykonawczej (UE) 2023/1336:
- 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 w związku z zapewnianiem służb przez skeyes i MUAC na obszarach transgranicznych;
 - nieprawidłowy podział kosztów kontroli zbliżania między trasowymi i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej w odniesieniu do skeyes,
 - nieprawidłowy poziom maksymalnych strat finansowych w systemach zachęt Belgii wspierających osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości tras i terminali, o czym jest mowa w motywach 54 i 55.
- (58) W związku z tym Komisja stwierdza, że Belgia powinna niezwłocznie odnieść się do ustaleń przedstawionych w motywie 57. Wniosek ten pozostaje bez uszczerbku dla jakiegokolwiek postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego, jakie Komisja może wszcząć w odniesieniu do tych ustaleń,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Środki naprawcze określone w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przedłożonym Komisji przez Belgię w dniu 7 listopada 2023 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004, w odniesieniu do jej docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie 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 przedłożonym przez Belgię w dniu 7 listopada 2023 r. zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 i określone w załączniku do niniejszej decyzji, są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia ustalonymi w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2021/891 ^(³).

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 grudnia 2023 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji

⁽³⁾ 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).

ZAŁĄCZNIK

Docelowe parametry skuteczności działania, zawarte w projekcie ostatecznego planu skuteczności działania przedłożonym przez władze Belgii 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

Skuteczność zarządzania bezpieczeństwem

Belgia	Docelowe parametry w zakresie skuteczności zarządzania bezpieczeństwem, wyrażone jako poziom wdrożenia, poziomy A–D Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („EASA”)		
Odnośna instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej	Cel zarządzania bezpieczeństwem	2023	2024
skeyes	Polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa	C	C
	Zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa	D	D
	Zapewnienie bezpieczeństwa	C	C
	Promowanie 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
	Promowanie bezpieczeństwa	C	C
	Kultura bezpieczeństwa	C	C

KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE ŚRODOWISKA

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii

Belgia	2023	2024
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 DZIAŁANIA W ZAKRESIE PRZEPUSTOWOŚCI

Średnie opóźnienie ATFM na trasie w minutach na lot

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

KLUCZOWY OBSZAR 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	2023	2024
Docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym EUR 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR