

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/2255****z dnia 24 października 2022 r.**

**w sprawie rozpoczęcia szczegółowego badania niektórych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia, przedłożonym na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 7438)*

**(Jedynie teksty w języku francuskim, niderlandzkim i niemieckim są autentyczne)**

**(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 <sup>(1)</sup> (rozporządzenie ramowe), w szczególności jego art. 11 ust. 3 lit. c) akapit drugi,

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. 1 i 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

**INFORMACJE OGÓLNE**

- (1) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/317 państwa członkowskie mają ponadto obowiązek ustalić – na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) – wiążące docelowe parametry skuteczności działania na każdy okres odniesienia w ramach systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Wspomniane docelowe parametry skuteczności działania muszą być zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania przyjętymi przez Komisję na dany okres odniesienia.
- (2) Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia zostały pierwotnie określone w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2019/903 <sup>(3)</sup>. Ponieważ te ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz projekty planów skuteczności działania na trzeci okres odniesienia przedłożone następnie przez państwa członkowskie w październiku 2019 r. zostały sporządzone przed wybuchem pandemii COVID-19 w marcu 2020 r., nie uwzględniono w nich znacznego ograniczenia ruchu lotniczego ze względu na środki wprowadzone przez państwa członkowskie i państwa trzecie w celu powstrzymania pandemii.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1.

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/903 z dnia 29 maja 2019 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2020 r. i kończący się w dniu 31 grudnia 2024 r. (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 49).

- (3) W odpowiedzi na wpływ pandemii COVID-19 na zapewnianie służb żeglugi powietrznej w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2020/1627 określono nadzwyczajne środki dotyczące trzeciego okresu odniesienia stanowiące odstępstwo od przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 <sup>(4)</sup>. 2 czerwca 2021 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2021/891 <sup>(5)</sup> ustanawiającą skorygowane ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia. Na tej podstawie państwa członkowskie przedłożyły Komisji w październiku 2021 r. projekty planów skuteczności działania zawierające skorygowane lokalne docelowe parametry skuteczności działania na trzeci okres odniesienia.
- (4) Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 <sup>(6)</sup> w sprawie niespójności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, które zawarto w projektach krajowych planów skuteczności działania i planu skuteczności działania dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej została skierowana do Belgii, Niemiec, Grecji, Francji, Cypru, Łotwy, Luksemburga, Malty, Niderlandów, Rumunii i Szwecji.
- (5) W odniesieniu do projektu planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia ustanowionego na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy („projekt planu skuteczności działania FABEC”) Komisja stwierdziła, że docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w strefie pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg nie są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania, i wydała zalecenia dotyczące skorygowania tych docelowych parametrów.
- (6) W odpowiedzi na rozpoczętą 24 lutego 2022 r. agresję wojskową Rosji wobec Ukrainy Unia przyjęła środki ograniczające zabraniające lądowania na terytorium Unii, startu w terytorium Unii i przelotu nad terytorium Unii rosyjskim przewoźnikom lotniczym, wszelkim zarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym oraz wszelkim niezarejestrowanym w Rosji statkom powietrznym, które są własnością lub są czarterowane lub w inny sposób kontrolowane przez rosyjską osobę prawną lub fizyczną. Powyższe środki ograniczające i przeciwsrodki przyjęte przez Rosję doprowadziły do zmian w ruchu lotniczym w europejskiej przestrzeni powietrznej. Niektóre państwa członkowskie zostały poważnie dotknięte znacznym zmniejszeniem liczby przelotów w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności. Na szczeblu ogólnounijnym zaobserwowany wpływ tych środków na liczbę lotów był jednak ograniczony, co kontrastuje z gwałtownym zmniejszeniem ruchu lotniczego w całej Europie, które wynikało z wybuchu pandemii COVID-19.
- (7) W dniu 13 lipca 2022 r. Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg i Niderlandy przedłożyły Komisji do oceny skorygowany projekt planu skuteczności działania FABEC na trzeci okres odniesienia.
- (8) Organ oceny skuteczności działania, którego rolą jest wspomaganie Komisji przy wdrażaniu systemu skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, przekazał Komisji sprawozdanie zawierające sugestie dotyczące oceny skorygowanych projektów planu skuteczności działania FABEC.
- (9) Zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja oceniła zgodność lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania zawartych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC na podstawie kryteriów oceny określonych w pkt 1 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego i przy uwzględnieniu uwarunkowań lokalnych. W odniesieniu do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania i powiązanych docelowych parametrów skuteczności działania Komisja uzupełniła swoją ocenę, dokonując przeglądu elementów określonych w pkt 2 załącznika IV do tego rozporządzenia wykonawczego.

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz.U. L 366 z 4.11.2020, s. 7).

<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).

<sup>(6)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/728 z dnia 13 kwietnia 2022 r. w sprawie niespójności niektórych docelowych parametrów skuteczności działania, które zawarto w projektach krajowych planów skuteczności działania i planu skuteczności działania dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej złożonych przez Belgię, Niemcy, Grecję, Francję, Cypr, Łotwę, Luksemburg, Maltę, Niderlandy, Rumunię i Szwecję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania na trzeci okres odniesienia oraz w sprawie wydania zaleceń w zakresie zmiany tych parametrów (Dz.U. L 135 z 12.5.2022, s. 4).

- (10) Bazowa prognoza ruchu Eurocontrol STATFOR opublikowana w czerwcu 2022 r. uwzględnia zmienione okoliczności, o których mowa w motywie 6. Na podstawie tej prognozy Komisja zauważa, że Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg i Niderlandy nie przewidują poważnych zmian w przepływach ruchu lotniczego w trzecim okresie odniesienia w wyniku wojny Rosji w Ukrainie. W związku z tym zmienione okoliczności nie mają bezpośredniego wpływu na docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC ani na ocenę tych docelowych parametrów pod kątem ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.

#### POWODY WSZCZĘCIA SZCZEGÓŁOWEGO BADANIA

##### Docelowe parametry skuteczności działania budzące wątpliwości

- (11) W poniższej tabeli przedstawiono początkowe docelowe parametry skuteczności działania na trasie w trzecim okresie odniesienia na trasie w strefie pobierania opłat Belgia–Luksemburg, zawarte w projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r., oraz odpowiadające im skorygowane docelowe parametry skuteczności działania zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w lipcu 2022 r.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2014 – wartość bazowa</b>	<b>2019 – wartość bazowa</b>	<b>2020–2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<i>Początkowe docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie (zawarte w projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r.), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)</i>	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
<b>Skorygowane docelowe parametry efektywności kosztowej na trasie (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC), wyrażone jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen 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>94,18 EUR</b>	<b>89,87 EUR</b>

- (12) Komisja zauważa, że docelowe parametry skuteczności działania na lata kalendarzowe 2022, 2023 i 2024 skorygowano w dół, natomiast wartość bazową na 2014 r. skorygowano w górę. Ponadto w odniesieniu do wartości bazowej na 2019 r. zastosowano niewielkie dostosowanie techniczne, które nie ma znaczenia dla oceny docelowych parametrów skuteczności działania.
- (13) Belgia i Luksemburg uzasadniły proponowaną korektę wartości bazowej na 2014 r. głównie zmianami w metodzie alokacji kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi, które wprowadzono w trzecim okresie odniesienia. Podobną korektę zastosowano w odniesieniu do wartości bazowej z 2019 r. i uwzględniono ją już w projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r.
- (14) Komisja zauważa, że korekta docelowych parametrów efektywności kosztowej na lata 2022–2024 prowadzi do ogólnego zmniejszenia ustalonego kosztu jednostkowego („DUC”) o -11,6 % w ciągu tych trzech lat kalendarzowych oraz o -8,2 % w całym trzecim okresie odniesienia. Te obniżki ustalonych kosztów jednostkowych wynikają zarówno ze zaktualizowanych założeń dotyczących ruchu stosowanych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania, jak i z korekty w dół ustalonych kosztów wyrażonych w ujęciu realnym w cenach z 2017 r.
- (15) Zmiany w prognozie ruchu na lata kalendarzowe 2022–2024 przedstawiono w poniższej tabeli. Komisja zauważa, że prognoza ruchu wykorzystana w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania opiera się na bazowej prognozie ruchu Eurocontrol STATFOR z czerwca 2022 r.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Wstępna prognoza ruchu (zawarta w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych	2 066	2 226	2 387
<b>Zaktualizowana prognoza ruchu (zawarta w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania), wyrażona w tysiącach trasowych jednostek usługowych</b>	<b>2 108</b>	<b>2 445</b>	<b>2 542</b>
<b>Różnica</b>	<b>+ 2,0 %</b>	<b>+ 9,8 %</b>	<b>+ 6,5 %</b>

- (16) Skorygowane koszty ustalone na lata kalendarzowe 2022–2024, wyrażone w ujęciu realnym cen z 2017 r., przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Początkowe ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)	234 mln EUR	242 mln EUR	248 mln EUR
Skorygowane ustalone koszty w ujęciu realnym w cenach z 2017 r. (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)	<b>220 mln EUR</b>	<b>230 mln EUR</b>	<b>228 mln EUR</b>
<b>Różnica</b>	<b>- 5,9 %</b>	<b>- 4,7 %</b>	<b>- 7,8 %</b>

- (17) Komisja zauważa, że założenia dotyczące inflacji leżące u podstaw ustalenia kosztów zostały znacznie skorygowane w górę, jak przedstawiono w poniższej tabeli.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Początkowy wskaźnik inflacji wraz z prognozowaną zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
<b>Skorygowany wskaźnik inflacji wraz ze zmianą inflacji rok do roku w nawiasie (dane zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)</b>	<b>115,6 (7,8 %)</b>	<b>119,6 (3,4 %)</b>	<b>121,8 (1,9 %)</b>

- (18) Ze względu na aktualizację prognozy inflacji skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym dla lat kalendarzowych 2022–2024, które przedstawiono poniżej, pozostają w dużej mierze niezmienione, a w roku kalendarzowym 2023 nawet wzrosły o +2,9 %, mimo że są niższe w ujęciu realnym, jak przedstawiono w motywie 16.

<b>Strefa pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
Początkowe ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w projekcie planu skuteczności działania przedłożonym w 2021 r.)	250 mln EUR	262 mln EUR	273 mln EUR
<b>Skorygowane ustalone koszty w ujęciu nominalnym (zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania)</b>	<b>250 mln EUR</b>	<b>269 mln EUR</b>	<b>272 mln EUR</b>
<b>Różnica</b>	<b>+ 0,1 %</b>	<b>+ 2,9 %</b>	<b>- 0,3 %</b>

- (19) Komisja zauważa ponadto, że ustalone koszty na 2024 r. obejmują jednorazową redukcję wynoszącą około 8,3 mln EUR w ujęciu nominalnym.

- (20) Komisja zauważa, że trzy instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a mianowicie skeyes, MUAC i ANA Luxembourg, są objęte zakresem strefy pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg. Jeżeli chodzi o koszty świadczenia usług w strefie pobierania opłat, 62 % kosztów ustalonych na 2024 r. ponosi skeyes, natomiast koszty ponoszone przez MUAC stanowią 35 % podstawy kosztowej w tym samym roku. Jedynie 3 % całkowitych kosztów zapewniania służb w strefie pobierania opłat ponosi ANA Luxembourg; koszty te są ponoszone wyłącznie w związku z zapewnianiem służb kontroli zbliżania w przestrzeni powietrznej wokół portu lotniczego w Luksemburgu.

### Ustalenia

- (21) Komisja oceniła zgodność skorygowanych docelowych parametrów w zakresie efektywności kosztowej zaproponowanych w odniesieniu do strefy pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg na podstawie kryteriów, o których mowa w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (22) 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 szczelbu strefy pobierania opłat wynosząca +1,9 % rocznie w trzecim okresie odniesienia jest gorsza od ogólnounijnej tendencji wynoszącej +1,0 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to poprawę w stosunku do tendencji ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącej +5,7 % obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania na szczelbu FABEC przedłożonego w 2021 r.
- (23) Jeżeli chodzi o kryterium ustanowione w pkt 1.4 lit. b) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317, Komisja zauważa, że długoterminowa tendencja ustalonych kosztów jednostkowych na trasie na szczelbu strefy pobierania opłat w drugim okresie odniesienia i w trzecim okresie odniesienia wynosząca +1,1 % jest gorsza niż długookresowa ogólnounijna tendencja wynosząca -1,3 % w tym samym okresie. Komisja zauważa, że stanowi to poprawę w stosunku do długoterminowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych wynoszącej +4,0 % obliczonej na podstawie projektu planu skuteczności działania FABEC przedłożonego w 2021 r. W odniesieniu do motywu 13 poprawa ta wynika częściowo z dostosowania wartości bazowej na 2014 r. dla strefy pobierania opłat.
- (24) 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 w Belgii i Luksemburgu w ujęciu EUR 2017 jest o 13,2 % wyższa niż średnia wartość bazowa właściwej grupy porównawczej wynosząca 73,53 EUR 2017. Komisja zauważa, że różnica staje się jeszcze większa w trzecim okresie odniesienia, ponieważ ustalone koszty jednostkowe na trasie w Belgii i Luksemburgu na 2024 r. są o 29,8 % wyższe od średniej grupy porównawczej.
- (25) Ponadto należy skontrolować, czy zaobserwowane w motywach 22–24 odchylenia od kryteriów określonych w pkt 1.4 lit. a), b) i c) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 można uznać za konieczne i proporcjonalne zgodnie z pkt 1.4 lit. d) tego załącznika, pod warunkiem że odnotowane odchylenia od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych oraz od długookresowej ogólnounijnej tendencji DUC wynikają wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania w zakresie przepustowości lub ze środkami restrukturyzacyjnymi w rozumieniu art. 2 pkt 18 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (26) Komisja zauważa, że oszacowana przez organ oceny skuteczności działania różnica między ustalonymi kosztami trasowymi w trzecim okresie odniesienia zgłoszonymi przez Belgię i Luksemburg w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC a ustalonymi kosztami, które byłyby wymagane do spełnienia ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, wynosi około 8,2 mln EUR w ujęciu EUR 2017, podczas gdy odpowiednie szacowane odchylenie od długoterminowej ogólnounijnej tendencji wynosi około 43,7 mln EUR w ujęciu EUR 2017.
- (27) Podobnie jak w projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r. Belgia i Luksemburg podtrzymują twierdzenie, że złożoność przestrzeni powietrznej jest jednym z kluczowych czynników powodujących odchylenie skorygowanego projektu planu skuteczności działania od ogólnounijnych tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC nadal podkreśla się, że złożoność przestrzeni powietrznej Belgii i Luksemburga stanowi czynnik zwiększający względne obciążenie pracą kontrolerów ruchu lotniczego, a tym samym negatywnie wpływający na wydajność kontrolerów ruchu lotniczego i na trasową podstawę kosztów.

- (28) Komisja zauważa jednak, że Belgia i Luksemburg nie wykazały w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC, że złożoność zapewniania służb żeglugi powietrznej w strefie pobierania opłat wzrosła w porównaniu z drugim okresem odniesienia lub że w trzecim okresie odniesienia wystąpiłyby dodatkowe koszty ze względu na zmianę złożoności operacji.
- (29) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC Belgia i Luksemburg odnoszą się do dodatkowych ustalonych kosztów poniesionych w trzecim okresie odniesienia przez instytucje zapewniające trasowe służby żeglugi powietrznej skeyes i MUAC w związku ze środkami mającymi na celu zwiększenie przepustowości.
- (30) Komisja zauważa, że siedem środków związanych z przepustowością w odniesieniu do skeyes i MUAC zostało uzasadnionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC jako uzasadnienie zaobserwowanego odchylenia od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej. Cztery z tych środków zostały już szczegółowo opisane w projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r., natomiast trzy dodatkowe środki dotyczące MUAC zostały uwzględnione.
- (31) Jeżeli chodzi o skeyes, w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC przedstawiono środki mające na celu utrzymanie odpowiednich poziomów przepustowości kontrolerów ruchu lotniczego (ATCO) w celu rozwiązania problemu starzenia się siły roboczej kontrolerów ruchu lotniczego i związanej z tym wysokiej liczby emerytur spodziewanych w trzecim i czwartym okresie odniesienia.
- (32) Środki te obejmują w szczególności rekrutację i szkolenie nowych kontrolerów ruchu lotniczego w celu zastąpienia osób planowo odchodzących na emeryturę i zapewnienia przepustowości wymaganej w związku z przewidywanym ruchem. Ponadto ze zgłoszonych informacji wynika, że skeyes ponosi znaczne koszty ze względu na „program DISPO”, który zgodnie z prawem belgijskim <sup>(7)</sup> wymaga, aby kontrolerzy ruchu lotniczego zostali wycofani ze służby na pięć lat przed datą ich przejścia na emeryturę. W tym pięcioletnim okresie takie osoby kwalifikują się do programu przedemerytalnego i otrzymują świadczenie stanowiące równowartość 75–85 % ich ostatniego wynagrodzenia. Z informacji przedstawionych w projekcie planu skuteczności działania obecnie kontrolerzy ruchu lotniczego zostają objęci programem DISPO w wieku 56 lat, przy czym ta granica wiekowa ma zostać podniesiona do 57. roku życia w 2025 r. Komisja zauważa, że Belgia nie przedstawiła żadnych środków w celu ograniczenia znacznego i rosnącego wpływu finansowego programu DISPO na podstawę kosztów w trzecim okresie odniesienia.
- (33) Komisja zauważa ponadto, że łączne koszty przedstawione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania w odniesieniu do środków przedstawionych w motywach 31 i 32 zostały ponownie ocenione na lata kalendarzowe 2022–2024, co doprowadziło do wzrostu o 22,4 % w 2022 r., 49,0 % w 2023 r. i 36,8 % w 2024 r.
- (34) Ponadto skorygowany projekt planu skuteczności działania FABEC odnosi się do dodatkowych kosztów, jakie ponieśe skeyes w związku z zastąpieniem systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”) jednolitym, zintegrowanym i zharmonizowanym systemem zarządzania przestrzenią powietrzną z MUAC i siłami zbrojnymi Belgii, którego celem jest wspieranie integracji cywilnych i wojskowych służb ATM oraz zwiększenie przepustowości i wydajności operacyjnej. Komisja zauważa, że koszty związane z tym środkiem szacuje się na niższe niż wskazano w projekcie planu skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r. o -9,5 % w 2023 r. i o -11,9 % w 2024 r.
- (35) W odniesieniu do MUAC, Belgia i Luksemburg stwierdzają, podobnie jak w projekcie skuteczności działania FABEC przedłożonym w 2021 r., że układ zbiorowy zawarty w 2019 r. stanowi środek służący osiągnięciu docelowych parametrów przepustowości, ponieważ ma zasadniczo na celu zwiększenie dostępności kontrolerów ruchu lotniczego w celu zaspokojenia zapotrzebowania na ruch lotniczy. Zawartym w tym układzie postanowieniom dotyczącym elastyczności towarzyszy wzrost skali wynagrodzeń o niemal 11 %, co wpływa na podstawę kosztową w całym okresie odniesienia. Komisja zauważa, że koszty przedstawione w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC w odniesieniu do tego środka zostały skorygowane w odniesieniu do lat kalendarzowych 2022–2024, co doprowadziło do wzrostu o 7,4 % w 2022 r., o 9,0 % w 2023 r. i o 9,2 % w 2024 r.
- (36) Ze względu na skalę zmian kosztów, o których mowa w motywach 33, 34 i 35, Komisja uważa, że Belgia i Luksemburg powinny dokładniej wyjaśnić i szczegółowo opisać założenia leżące u podstaw obliczenia tych kosztów.

(7) Dekret królewski z dnia 23 kwietnia 2017 r.

- (37) W skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC powtórzono, że osiągnięcie docelowych parametrów przepustowości przez MUAC wymaga usprawnionego procesu analizy pooperacyjnej, powiązanych narzędzi i „narzędzi analityki biznesowej” umożliwiających dalszą optymalizację planowania codziennych operacji. Belgia i Luksemburg wskazują, że ten zestaw środków, nazywany projektem „PABI”, ma zapewnić „nieznaczną ilość dodatkowej przepustowości” i doprowadzić do pewnego zmniejszenia opóźnień ATFM poprzez unikanie zbędnych ograniczeń operacyjnych dla użytkowników przestrzeni powietrznej (zwanych „nadmierną regulacją”). Szacunkowe koszty tego projektu pozostają niezmiennione w stosunku do projektu planu skuteczności działania FABEC przedłożonego w 2021 r. Komisja uważa, że wkład inicjatywy PABI w osiągnięcie lokalnych celów w zakresie przepustowości powinien zostać dodatkowo uzasadniony, aby ocenić, czy powiązane dodatkowe koszty można określić jako konieczne i proporcjonalne do odejścia od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej.
- (38) Ponadto skorygowany projekt planu skuteczności działania obejmuje trzy dodatkowe środki przyjęte przez MUAC, które zdaniem władz Belgii i Luksemburga generują dodatkowe koszty niezbędne do osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości. Środki te obejmują szkolenie *ab-initio* kontrolerów ruchu lotniczego, zatrudnienie dodatkowych kontrolerów ruchu lotniczego w sektorze MUAC w Brukseli oraz nowy system planowania zasobów ludzkich.
- (39) Uwzględniając ocenę dokonaną przez organ oceny skuteczności działania, dodatkowe łączne koszty zgłoszone przez Belgię i Luksemburg w odniesieniu do środków zwiększania mocy produkcyjnych, o których mowa w motywach 30–38, są znacznie niższe niż odchylenie od długoterminowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych zaobserwowane w motywach 23 i 26. W związku z tym, nawet gdyby przyjąć, że wszystkie te środki są konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia lokalnych celów w zakresie przepustowości, oczywiste jest, że odchylenie od długoterminowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych przekracza pod względem pieniężnym dodatkowe koszty związane z tymi środkami. Odstępstwo to nie wynika zatem wyłącznie z dodatkowych ustalonych kosztów związanych ze środkami niezbędnymi do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym przepustowości.
- (40) Belgia i Luksemburg nie spełniają zatem kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (i) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317.
- (41) W odniesieniu do kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii) załącznika IV do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 wystarczy wspomnieć, że Belgia i Luksemburg nie przedstawiły w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania żadnych środków restrukturyzacyjnych, które uzasadniałyby odchylenie od ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych lub od ogólnounijnej długookresowej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych. Zatem Belgia i Luksemburg nie spełniają kryterium określonego w pkt 1.4 lit. d) ppkt (ii).

#### WNIOSKI

- (42) Na podstawie ustaleń przedstawionych w motywach 11–41 Komisja uważa, na obecnym etapie oceny skorygowanego projektu planu skuteczności działania FABEC, że nadal istnieją wątpliwości co do spójności docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej proponowanych dla strefy pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg.
- (43) W związku z tym Komisja zauważa, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC nie uwzględniono odpowiednio zaleceń określonych w art. 3 decyzji wykonawczej (UE) 2022/728 w odniesieniu do tych docelowych parametrów skuteczności działania.
- (44) W szczególności Komisja zauważa, że skorygowane docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane w odniesieniu do strefy pobierania opłat Belgia–Luksemburg nie są zgodne ani z ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych w trzecim okresie odniesienia, ani z długoterminową ogólnounijną tendencją ustalonych kosztów jednostkowych. Komisja zauważa również, że ustalone koszty w strefie pobierania opłat nie zostały zmniejszone w wystarczającym stopniu, aby zapewnić spójność z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania.
- (45) Ponadto Komisja nie stwierdziła, na podstawie elementów i uzasadnień przedstawionych w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC, że znaczne odchylenie od długoterminowej ogólnounijnej tendencji ustalonych kosztów jednostkowych można przypisać wyłącznie dodatkowym kosztom ponoszonym w celu osiągnięcia lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie przepustowości.
- (46) Komisja zauważa także, że w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania FABEC nie określono głównych środków strukturalnych, które złagodziłyby planowany wzrost kosztów w trzecim okresie odniesienia i przyczyniłyby się do oszczędności kosztowej w perspektywie średnio- i długoterminowej.

- (47) Komisja podjęła zatem decyzję o wszczęciu szczegółowego badania określonego w art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej w strefie pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Następujące docelowe parametry skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej zaproponowane dla strefy pobierania opłat trasowych Belgia–Luksemburg, zawarte w skorygowanym projekcie planu skuteczności działania na trzeci okres odniesienia ustanowionym na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przez Belgię, Niemcy, Francję, Luksemburg i Niderlandy, budzą wątpliwości co do ich zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania:

#### KLUCZOWY OBSZAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA DOTYCZĄCY 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
Skorygowane projekty docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie wyrażonych jako ustalony koszt jednostkowy na trasie (w ujęciu realnym cen z 2017 r.)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

#### Artykuł 2

1. Niniejszym wszczyna się szczegółową procedurę badawczą określoną w art. 15 ust. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/317 w odniesieniu do docelowych parametrów skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej, o których mowa w art. 1.
2. Na potrzeby dalszej oceny docelowych parametrów skuteczności działania, o których mowa w art. 1, Belgia, Niemcy, Francja, Luksemburg i Niderlandy przekazują, na wniosek Komisji, odpowiednie dodatkowe dane i informacje w odniesieniu do elementów określonych w załączniku do niniejszej decyzji.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii, Republiki Federalnej Niemiec, Republiki Francuskiej, Wielkiego Księstwa Luksemburga oraz Królestwa Niderlandów.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 października 2022 r.

W imieniu Komisji  
Adina-Ioana VĂLEAN  
Członek Komisji



## ZAŁĄCZNIK

**NIEWYCZERPUJĄCY WYKAZ ELEMENTÓW DO DALSZEJ ANALIZY W ODNIESIENIU DO  
DOCELOWYCH PARAMETRÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE EFEKTYWNOŚCI  
KOSZTOWEJ W STREFIE POBIERANIA OPŁAT TRASOWYCH BELGIA-LUKSEMBURG**

- 1) Środki przywołane przez Belgię i Luksemburg w celu uzasadnienia zaobserwowanych odstępstw od ogólnounijnych tendencji w zakresie efektywności kosztowej ze względu na dodatkowe koszty osiągnięcia docelowych parametrów przepustowości.
  - 2) Skomplikowane warunki zapewniania służb żeglugi powietrznej w strefie pobierania opłat, i jej zmiany w czasie.
  - 3) Szczegółowe założenia i parametry leżące u podstaw ustalonych kosztów skeyes i MUAC dla każdego roku trzeciego okresu odniesienia w podziale na kategorie kosztów i usługi.
  - 4) Jednostki usługowe zarejestrowane i prognozowane w strefie pobierania opłat, w podziale na instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.
  - 5) Podział kosztów i jednostek usługowych MUAC pomiędzy sektor brukselski i inne sektory w obszarze odpowiedzialności MUAC.
  - 6) Planowanie przepustowości skeyes i MUAC, w tym w odniesieniu do planowanej liczby kontrolerów ruchu lotniczego, szkoleń kontrolerów ruchu lotniczego oraz planowanych inwestycji w środki trwałe.
  - 7) Podział kosztów między służbami trasowymi i terminalowymi oraz między służbami objętymi zakresem planu skuteczności działania a innymi służbami.
  - 8) Program przedemerytalny „DISPO” dla kontrolerów ruchu lotniczego w Belgii.
  - 9) Porozumienia w sprawie transgranicznego świadczenia usług z państwami sąsiadującymi oraz ich skutki operacyjne i finansowe.
  - 10) Koszty naliczane użytkownikom przestrzeni powietrznej w drugim okresie odniesienia w odniesieniu do przełożonych lub opóźnionych inwestycji w środki trwałe.
-