

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2255**ze dne 24. října 2022****o zahájení podrobného šetření některých výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na třetí referenční období předloženém na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru Belgie, Německem, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004***(oznámeno pod číslem C(2022) 7438)***(Pouze nizozemské, francouzské a německé znění je závazné)****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) druhý pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ⁽²⁾, a zejména na čl. 15 odst. 1 a 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

- (1) Podle článku 10 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317 mají členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti traťových navigačních služeb a funkcí sítě. Uvedené výkonnostní cíle musí být v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období.
- (2) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Jelikož uvedené výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti pro třetí referenční období předložené následně v říjnu 2019 členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19 v březnu 2020, nezohlednily významné snížení letového provozu v důsledku opatření, která přijaly členské státy a třetí země ke zvládnutí pandemie.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.

⁽³⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ze dne 29. května 2019, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024 (Úř. věst. L 144, 3.6.2019, s. 49).

- (3) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování traťových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchyľují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317 ⁽⁴⁾. Dne 2. června 2021 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období. Na tomto základě předložily členské státy Komisi v říjnu 2021 návrhy plánů výkonnosti obsahující revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období.
- (4) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ⁽⁶⁾ o nesouladu některých výkonnostních cíľů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru bylo určeno Belgii, Německu, Řecku, Francii, Kypru, Lotyšsku, Lucembursku, Maltě, Nizozemsku, Rumunsku a Švédsku.
- (5) Pokud jde o návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období vypracovaný na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru Belgie, Německem, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem (dále jen „návrh plánu výkonnosti bloku FABEC“), Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a vydala doporučení pro revizi uvedených cíľů.
- (6) V reakci na útočnou válku vůči Ukrajině, kterou Rusko rozpoutalo dne 24. února 2022, uložila Unie omezující opatření zakazující ruským leteckým dopravcům, veškerým letadlům zapsaným do leteckého rejstříku Ruska a veškerým letadlům nezapsaným do leteckého rejstříku Ruska, ale vlastněným nebo pronajatým či jinak ovládaným jakoukoli ruskou fyzickou nebo právnickou osobou, subjektem či orgánem, přistávat na území Unie a vzlétnout z něj nebo přes ně přeletět. Uvedená omezující opatření a protiopatření přijatá Ruskem vedla ke změnám v letovém provozu v evropském vzdušném prostoru. Některé členské státy byly vážně postiženy výrazným snížením počtu přeletů ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci. Na úrovni Unie je však pozorovaný dopad uvedených opatření na počet letů jen omezený a neodpovídá prudkému snížení letového provozu v celé Evropě v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19.
- (7) Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Nizozemsko předložily dne 13. července 2022 Komisi k posouzení revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC pro třetí referenční období.
- (8) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho doporučení k posuzování revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC.
- (9) V souladu s čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise soulad místních výkonnostních cíľů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC na základě kritérií pro posouzení stanovených v příloze IV bodě 1 uvedeného prováděcího nařízení a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise doplnila své posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejících výkonnostních cíľů přezkumem prvků uvedených v příloze IV bodě 2 zmíněného prováděcího nařízení.

⁽⁴⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

⁽⁶⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cíľů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kypru, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cíľů (Úř. věst. L 135, 12.5.2022, s. 4).

- (10) Základní prognóza provozu služby STATFOR Eurocontrolu zveřejněná v červnu 2022 zohledňuje změněné okolnosti uvedené v (6) bodě odůvodnění. Na základě uvedené prognózy Komise konstatuje, že se nepředpokládá, že Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Nizozemsko zaznamenají v důsledku ruské války na Ukrajině během třetího referenčního období významné změny v tocích letového provozu. Uvedené změněné okolnosti proto nemají přímý dopad na výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC ani na posouzení těchto cílů z hlediska jejich souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ PODROBNÉHO ŠETŘENÍ

Výkonnostní cíle vyvolávající pochybnosti

- (11) Níže uvedená tabulka uvádí počáteční výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby v třetím referenčním období pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, které jsou obsaženy v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2021, a odpovídající revidované výkonnostní cíle, které jsou obsaženy v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v červenci 2022.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Počáteční cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (obsažené v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2021) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

- (12) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle pro kalendářní roky 2022, 2023 a 2024 byly revidovány směrem dolů, zatímco základní hodnota pro rok 2014 byla revidována směrem nahoru. Kromě toho byla použita drobná technická úprava, která nemá význam pro posouzení výkonnostních cílů, pokud jde o základní hodnotu pro rok 2019.
- (13) Belgie a Lucembursko odůvodnily navrhovanou úpravu základní hodnoty pro rok 2014 zejména změnami metodiky přidělování nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, které byly zavedeny ve třetím referenčním období. Podobná úprava byla použita u základní hodnoty pro rok 2019 a byla již zahrnuta do návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženého v roce 2021.
- (14) Komise podotýká, že revize cílů v oblasti efektivity nákladů na období 2022 až 2024 vede k celkovému snížení stanovených jednotkových nákladů o –11,6 % během uvedených tří kalendářních let a o –8,2 % za třetí referenční období celkem. Uvedená snížení stanovených jednotkových nákladů vyplývají jak z aktualizovaných předpokladů týkajících se provozu, které byly použity v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, tak z revize stanovených nákladů směrem dolů vyjádřené v reálných cenách z roku 2017.
- (15) Změny prognózy provozu na kalendářní roky 2022 až 2024 jsou uvedeny v následující tabulce. Komise konstatuje, že prognóza provozu použitá v revidovaném návrhu plánu výkonnosti vychází ze základní prognózy provozu služby STATFOR Eurocontrolu z června 2022.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	2022	2023	2024
Počáteční prognóza provozu (obsažená v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	2 066	2 226	2 387
Aktualizovaná prognóza provozu (obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	2 108	2 445	2 542
Rozdíl	+ 2,0 %	+ 9,8 %	+ 6,5 %

- (16) Revidované stanovené náklady na kalendářní roky 2022 až 2024 vyjádřené v reálných cenách z roku 2017 jsou uvedeny v následující tabulce.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	2022	2023	2024
Počáteční stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	234 milionů EUR	242 milionů EUR	248 milionů EUR
Revidované stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	220 milionů EUR	230 milionů EUR	228 milionů EUR
Rozdíl	– 5,9 %	– 4,7 %	– 7,8 %

- (17) Komise konstatuje, že předpoklady týkající se inflace, z nichž vychází určení stanovených nákladů, byly výrazně revidovány směrem nahoru, jak je uvedeno v následující tabulce.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	2022	2023	2024
Počáteční inflační index s předpokládanou meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
Revidovaný inflační index s meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	115,6 (7,8 %)	119,6 (3,4 %)	121,8 (1,9 %)

- (18) V důsledku aktualizace inflačního výhledu zůstávají revidované stanovené náklady v nominálním vyjádření pro kalendářní roky 2022 až 2024, které jsou uvedeny níže, z velké části beze změny a pro kalendářní rok 2023 se dokonce zvyšují o +2,9 %, přestože jsou v reálných hodnotách nižší, jak je uvedeno v (16) bodě odůvodnění.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	2022	2023	2024
Počáteční stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	250 milionů EUR	262 milionů EUR	273 milionů EUR
Revidované stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	250 milionů EUR	269 milionů EUR	272 milionů EUR
Rozdíl	+ 0,1 %	+ 2,9 %	– 0,3 %

- (19) Komise dále podotýká, že stanovené náklady na rok 2024 zahrnují jednorázové snížení ve výši přibližně 8,3 milionu EUR v nominálním vyjádření.

- (20) Komise konstatuje, že do působnosti belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb spadají tři poskytovatelé letových navigačních služeb, a sice organizace skeyes, MUAC a ANA Luxembourg. Pokud jde o náklady na poskytování služeb v dané oblasti zpoplatnění, 62 % stanovených nákladů pro rok 2024 nese organizace skeyes, zatímco organizace MUAC představuje 35 % nákladového základu pro tentýž rok. Organizace ANA Luxembourg jsou přidělena pouze 3 % celkových nákladů na poskytování služeb v dané oblasti zpoplatnění a uvedené náklady vznikají výhradně za poskytování přibližovacích služeb ve vzdušném prostoru kolem letiště Lucemburk.

Zjištění

- (21) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1.4 písm. a), b) a c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (22) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,9 % ve třetím referenčním období nedosahuje vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %. Komise uvádí, že to představuje zlepšení oproti vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši +5,7 % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženého v roce 2021.
- (23) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +1,1 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí -1,3 %. Komise konstatuje, že to představuje zlepšení oproti dlouhodobému vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši +4,0 % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženého v roce 2021. S odkazem na (13) bod odůvodnění je toto zlepšení částečně způsobeno úpravou základní hodnoty pro rok 2014 pro danou oblast zpoplatnění.
- (24) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Belgii a Lucembursku ve výši 83,26 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 13,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 73,53 EUR v reálných cenách z roku 2017. Komise konstatuje, že tento rozdíl je ve třetím referenčním období ještě větší, jelikož stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby v Belgii a Lucembursku pro rok 2024 jsou o 29,8 % vyšší, než je průměr srovnávací skupiny.
- (25) Dále je nezbytné přezkoumat, zda odchylky od kritérií stanovených v příloze IV bodě 1.4 písm. a), b) a c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, uvedené v (22) až (24) bodě odůvodnění, lze považovat za nezbytné a přiměřené podle bodu 1.4 písm. d) uvedené přílohy za předpokladu, že zjištěné odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii jsou způsobeny výhradně dodatečnými stanovenými náklady, které souvisejí s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, nebo restrukturalizačními opatřeními ve smyslu čl. 2 bodu 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.
- (26) Komise konstatuje, že rozdíl (odhadnutý orgánem pro kontrolu výkonnosti) mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro třetí referenční období, které vykázaly Belgie a Lucembursko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, a stanovenými náklady, které by byly požadovány ke splnění vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii v třetím referenčním období, činí přibližně 8,2 milionu EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco odpovídající odhadovaná odchylka od dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii činí přibližně 43,7 milionu EUR v reálných cenách z roku 2017.
- (27) Podobně jako v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2021 Belgie a Lucembursko nadále tvrdí, že složitost vzdušného prostoru je jedním z hlavních faktorů způsobujících odchylku revidovaného návrhu plánu výkonnosti od vývojových trendů stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. V revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC se nadále zdůrazňuje, že složitost belgicko-lucemburského vzdušného prostoru představuje faktor, který zvyšuje relativní pracovní zátěž řídicích letového provozu, a proto má negativní dopad na produktivitu řídicích letového provozu a na nákladový základ traťových navigačních služeb.

- (28) Komise však podotýká, že Belgie a Lucembursko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC neprokázaly, že by se složitost poskytování letových navigačních služeb v dané oblasti zpoplatnění ve srovnání s druhým referenčním obdobím zvýšila nebo že by v důsledku změny složitosti provozu vznikly dodatečné náklady ve třetím referenčním období.
- (29) Pokud jde o splnění kritéria stanoveného v příloze IV bodě 1.4 písm. d) podbodě i) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že Belgie a Lucembursko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC odkazují na dodatečné stanovené náklady vzniklé v průběhu třetího referenčního období poskytovatelům traťových navigačních služeb – společností skeyes a MUAC – v souvislosti s opatřeními ke zvýšení kapacity.
- (30) Komise konstatuje, že v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC je jako odůvodnění zjištěné odchylky od vývojových trendů efektivity nákladů pro celou Unii uvedeno sedm opatření souvisejících s kapacitou u společností skeyes a MUAC. Čtyři z uvedených opatření již byla podrobně popsána v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2021 a zároveň byla zahrnuta tři další opatření specifická pro společnost MUAC.
- (31) Pokud jde o společnost skeyes, revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC nastiňuje opatření zaměřená na zachování příslušných úrovní kapacity řídicích letového provozu s cílem řešit stárnutí pracovníků na pozici řídicích letového provozu a z toho vyplývající vysoký počet odchodů do důchodu očekávaný během třetího a čtvrtého referenčního období.
- (32) Tato opatření zahrnují zejména nábor a výcvik nových řídicích letového provozu s cílem nahradit plánované odchody do důchodu a zajistit kapacitu požadovanou předpokládaným provozem. Kromě toho společnost skeyes údajně nese značné náklady v souvislosti s „režimem DISPO“, který v souladu s belgickým právem ⁽⁷⁾ vyžaduje, aby byli řídicí letového provozu odvoláni ze služby pět let před datem odchodu do důchodu. Během uvedených pěti let mají nárok na předčasný odchod do důchodu a pobírají příspěvek ve výši 75 % až 85 % svého posledního platu. Podle informací uvedených v návrhu plánu výkonnosti jsou řídicí letového provozu v současné době umísťováni do režimu DISPO ve věku 56 let a tato věková hranice má být od roku 2025 zvýšena na 57 let. Komise konstatuje, že Belgie nepředstavila žádná zmírňující opatření s cílem omezit značný a stále rostoucí finanční dopad režimu DISPO na nákladový základ pro třetí referenční období.
- (33) Komise dále podotýká, že celkové náklady uvedené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s opatřeními uvedenými v (31) a (32) bodě odůvodnění byly pro kalendářní roky 2022 až 2024 přehodnoceny, což vedlo ke zvýšení o 22,4 % v roce 2022, o 49,0 % v roce 2023 a o 36,8 % v roce 2024.
- (34) Kromě toho revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC odkazuje na dodatečné náklady, které vzniknou organizaci skeyes v souvislosti s nahrazením jejího systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) jednotným, integrovaným a harmonizovaným systémem uspořádání vzdušného prostoru s organizací MUAC a belgickými ozbrojenými silami, což má podpořit začlenění civilních a vojenských služeb ATM a zvýšit kapacitu a provozní efektivitu. Komise podotýká, že náklady spojené s uvedeným opatřením jsou podle odhadů nižší, než je uvedeno v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2021, a sice o –9,5 % v roce 2023 a o –11,9 % v roce 2024.
- (35) Pokud jde o organizaci MUAC, Belgie a Lucembursko (podobně jako v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženém v roce 2021) uvádějí, že kolektivní smlouva uzavřená v roce 2019 představuje opatření k dosažení cílů v oblasti kapacity, jelikož v zásadě usiluje o zvýšení dostupnosti řídicích letového provozu za účelem uspokojení poptávky po provozu. Ustanovení o pružnosti začleněná do zmíněné smlouvy jsou doprovázena zvýšením platových stupnic o téměř 11 %, což má dopad na nákladový základ během celého referenčního období. Komise podotýká, že náklady uvedené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC v souvislosti s tímto opatřením byly pro kalendářní roky 2022 až 2024 revidovány, což vedlo ke zvýšení o 7,4 % v roce 2022, o 9,0 % v roce 2023 a o 9,2 % v roce 2024.
- (36) Vzhledem k rozsahu změn v nákladech uvedených v (33), (34) a (35) bodě odůvodnění se Komise domnívá, že Belgie a Lucembursko by měly dále vysvětlit a podrobně popsat předpoklady, na nichž je založen výpočet uvedených nákladů.

⁽⁷⁾ Královský výnos ze dne 23. dubna 2017.

- (37) Revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC znovu opakuje, že dosažení cílů v oblasti kapacity organizací MUAC vyžaduje posílený analytický proces po ukončení provozu, související nástroje a „techniky obchodního zpravodajství“, které umožní další optimalizaci plánování každodenního provozu. Belgie a Lucembursko uvádějí, že tento soubor opatření nazvaný projekt „PABI“ má poskytnout „mírnou dodatečnou kapacitu“ a vést k určitému snížení počtu zpoždění z důvodů uspořádání toku letového provozu, jelikož zabrání zbytečným provozním omezením pro uživatele vzdušného prostoru (nazývaným též „nadměrná regulace“). Odhadované náklady na tento projekt zůstávají oproti návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC předloženému v roce 2021 nezměněny. Komise se domnívá, že příspěvek iniciativy PABI k dosažení místních cílů v oblasti kapacity by měl být dále odůvodněn, aby bylo možné posoudit, zda lze související dodatečné náklady určit jako nezbytné a přiměřené pro odchylku od vývojových trendů efektivity nákladů pro celou Unii.
- (38) Revidovaný návrh plánu výkonnosti navíc zahrnuje tři další opatření zavedená organizací MUAC, která podle názoru Belgie a Lucemburska vytvářejí dodatečné náklady nezbytné pro dosažení cílů v oblasti kapacity. Uvedená opatření zahrnují kompletní výcvik řídicích letového provozu, nábor dalších řídicích letového provozu pro sektor Brusel organizací MUAC a nový systém plánování počtu personálu.
- (39) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti jsou dodatečné celkové náklady vykázané Belgií a Lucemburskem v souvislosti s opatřeními na posílení kapacity uvedenými v (30) až (38) bodě odůvodnění výrazně nižší než odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii popsaná v (23) a (26) bodě odůvodnění. I kdybychom tedy připustili, že všechna uvedená opatření jsou nezbytná a přiměřená s ohledem na dosažení místních cílů v oblasti kapacity, je zřejmé, že odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů přesahuje v peněžním vyjádření dodatečné náklady spojené s těmito opatřeními. Uvedená odchylka tedy není způsobena výlučně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními, která jsou nezbytná k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity.
- (40) Kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. d) podbodě i) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Belgie a Lucemburska splněno.
- (41) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, stačí uvést, že Belgie a Lucembursko nepředložily v revidovaném návrhu plánu výkonnosti žádná restrukturalizační opatření, která by odůvodňovala odchylku od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) podbodě ii) proto není v případě Belgie a Lucemburska splněno.

ZÁVĚRY

- (42) Na základě zjištění uvedených v (11) až (41) bodě odůvodnění se Komise v této fázi posuzování revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC domnívá, že přetrvávají pochybnosti o souladu výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů navržených pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb.
- (43) Komise proto konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC dostatečně nezohlednil doporučení stanovená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2022/728, pokud jde o uvedené výkonnostní cíle.
- (44) Komise zejména podotýká, že revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění nejsou v souladu ani s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii pro třetí referenční období, ani s dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Komise rovněž podotýká, že stanovené náklady pro danou oblast zpoplatnění nebyly v dostatečné míře sníženy, aby byl zajištěn soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii.
- (45) Kromě toho Komise na základě prvků a odůvodnění uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC neshledala, že by významná odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii mohla být přičítána výhradně dodatečným nákladům vzniklým v souvislosti s dosažením místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity.
- (46) Komise dále konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC nestanoví významná strukturální opatření, která by zmírnila plánované zvýšení nákladů ve třetím referenčním období a přispěla by k efektivitě nákladů ve střednědobém a dlouhodobém horizontu.

- (47) Komise se proto rozhodla zahájit podrobné šetření stanovené v čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, pokud jde o výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Níže uvedené výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období, který na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru vypracovaly Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Nizozemsko, vyvolávají pochybnosti, pokud jde o jejich soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii:

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Revidované navržené cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

Článek 2

1. Zahajuje se podrobné šetření stanovené v čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 s ohledem na výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů uvedené v článku 1.
2. Na podporu dalšího posouzení výkonnostních cílů uvedených v článku 1 poskytnou Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Nizozemsko na žádost Komise relevantní doplňující údaje a informace týkající se prvků stanovených v příloze tohoto rozhodnutí.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království, Spolkové republice Německo, Francouzské republice, Lucemburskému velkovévodství a Nizozemskému království.

V Bruselu dne 24. října 2022.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

**DEMONSTRATIVNÍ SEZNAM PRVKŮ PRO DALŠÍ ANALÝZU VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ
V OBLASTI EFEKTIVITY NÁKLADŮ PRO BELGICKO-LUCEMBURSKOU OBLAST ZPOPLATNĚNÍ
TRAŤOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB**

- 1) Opatření, na něž odkazuje Belgie a Lucembursko za účelem odůvodnění zjištěných odchylek od vývojových trendů efektivity nákladů pro celou Unii na základě dodatečných nákladů pro dosažení cílů v oblasti kapacity.
 - 2) Složitost poskytování letových navigačních služeb v dané oblasti zpoplatnění a její vývoj v průběhu času.
 - 3) Podrobné předpoklady a parametry, na nichž jsou založeny stanovené náklady organizací skeyes a MUAC, pro každý rok třetího referenčního období a rozčleněné podle kategorie nákladů a služeb.
 - 4) Výkonové jednotky zaznamenané a předpokládané v dané oblasti zpoplatnění a rozčleněné podle poskytovatelů letových navigačních služeb.
 - 5) Rozdělení nákladů a výkonových jednotek organizace MUAC mezi sektor Brusel a ostatní sektory, za něž organizace MUAC zodpovídá.
 - 6) Plánování kapacity organizací skeyes a MUAC, a to i s ohledem na plánovaný počet řídicích letového provozu, jejich školení a plánované investice do dlouhodobých aktiv.
 - 7) Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby a mezi služby spadající do působnosti plánu výkonnosti a jiné služby.
 - 8) Režim předčasného odchodu do důchodu „DISPO“ pro řídicí letového provozu v Belgii.
 - 9) Ujednání o přeshraničním poskytování služeb se sousedními zeměmi a jejich provozní a finanční dopad.
 - 10) Náklady účtované uživatelům vzdušného prostoru ve druhém referenčním období v souvislosti s odloženými nebo zpožděnými investicemi do dlouhodobých aktiv.
-