

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2023/1336**

af 16. juni 2023

**om afhjælpende foranstaltninger, der skal træffes af Belgien og Luxembourg vedrørende visse præstationsmål for den tredje referenceperiode i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004***(meddelt under nummer C(2023) 3852)***(Kun den franske og den nederlandske udgave er autentiske)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum <sup>(1)</sup> (»rammeforordningen«), særlig artikel 11, stk. 3, litra c), tredje afsnit,under henvisning til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum og om ophævelse af gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 og (EU) nr. 391/2013 <sup>(2)</sup>, særlig artikel 15, stk. 5, og

ud fra følgende betragtninger:

**GENERELLE BETRAGTNINGER**

- (1) I henhold til artikel 10 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal medlemsstaterne på nationalt niveau eller på funktional luftrumsblok-niveau fastsætte bindende præstationsmål for hver referenceperiode under præstationsordningen for luftfartstjenester og netfunktioner. Disse præstationsmål skal stemme overens med de unionsdækkende præstationsmål, som Kommissionen har vedtaget for den pågældende referenceperiode.
- (2) Som reaktion på covid-19-pandemiens indvirkning på udøvelsen af luftfartstjenester blev der ved gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 <sup>(3)</sup> fastsat ekstraordinære foranstaltninger til fravigelse af gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 for den tredje referenceperiode. På denne baggrund blev der ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891 <sup>(4)</sup> fastsat reviderede unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode.
- (3) Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene vedtog i fællesskab på niveauet for den funktionelle luftrumsblok for Centraleuropa (»FABEC«) et udkast til præstationsplan for tredje referenceperiode (»udkastet til præstationsplan«), som blev forelagt Kommissionen i oktober 2021. Efter en vurdering konkluderede Kommissionen i gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/728 <sup>(5)</sup>, at de præstationsmål for omkostningseffektivitet for overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg (»afgiftszonen Belgien-Luxembourg«), som var medtaget i udkastet

<sup>(1)</sup> EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.<sup>(2)</sup> EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1.<sup>(3)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2020/1627 af 3. november 2020 om ekstraordinære foranstaltninger for det fælles europæiske luftrums præstations- og afgiftsordnings tredje referenceperiode (2020-2024) på grund af covid-19-pandemien (EUT L 366 af 4.11.2020, s. 7).<sup>(4)</sup> Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891 af 2. juni 2021 om fastsættelse af reviderede unionsdækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnettet for den tredje referenceperiode (2020-2024) og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/903 (EUT L 195 af 3.6.2021, s. 3).<sup>(5)</sup> Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/728 af 13. april 2022 om den manglende overensstemmelse mellem visse præstationsmål i de udkast til nationale planer og planer for de funktionelle luftrumsblokke, der er forelagt af Belgien, Tyskland, Grækenland, Frankrig, Cypern, Letland, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Rumænien og Sverige i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode og om fremsættelse af anbefalinger om revision af disse mål (EUT L 135 af 12.5.2022, s. 4).

til præstationsplan, ikke var i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål, og fremsatte henstillinger om revision af disse lokale præstationsmål. Schweiz er også medlem af FABEC og var en del af udkastet til FABEC-præstationsplanen. Som et tredjeland, der er omfattet af præstations- og afgiftsordningen i henhold til lufttransportaftalen mellem EU og Schweiz, blev Schweiz ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/780 <sup>(6)</sup> af 13. april 2022 underrettet særskilt om den manglende overensstemmelse ved Belgiens og Luxembourgs lokale præstationsmål for omkostningseffektivitet i udkastet til FABEC-præstationsplanen.

- (4) Den 13. juli 2022 forelagde Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene et revideret udkast til FABEC-præstationsplan (»det reviderede udkast til præstationsplan«) for tredje referenceperiode for Kommissionen.
- (5) Den 24. oktober 2022 indledte Kommissionen ved Kommissionens afgørelse (EU) 2022/2255 <sup>(7)</sup> en detaljeret undersøgelse som omhandlet i artikel 15, stk. 3, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 (»den detaljerede undersøgelse«) af de reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet, som blev foreslået for afgiftszonen Belgien-Luxembourg i det reviderede udkast til præstationsplan.
- (6) Frankrig, Tyskland og Nederlandene meddelte henholdsvis den 28. oktober 2022, den 3. november 2022 og den 4. november 2022 Kommissionen, at de havde trukket sig ud af det reviderede udkast til præstationsplan, som blev udarbejdet i fællesskab på FABEC-niveau. Samtidig forelagde disse medlemsstater Kommissionen individuelle reviderede udkast til nationale præstationsplaner for tredje referenceperiode.
- (7) Efter en vurdering konkluderede Kommissionen, at de respektive reviderede nationale præstationsmål var i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål og underrettede henholdsvis Frankrig, Tyskland og Nederlandene herom ved Kommissionens afgørelse (EU) 2023/176 <sup>(8)</sup>, (EU) 2023/177 <sup>(9)</sup> og (EU) 2023/179 <sup>(10)</sup>. Schweiz underrettede også Kommissionen om sin tilbagetrækning fra det reviderede udkast til præstationsplan og forelagde samtidig et revideret udkast til national præstationsplan den 4. november 2022. Kommissionen konkluderede, at præstationsmålene i det reviderede udkast til Schweiz' nationale præstationsplan er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål og underrettede Schweiz herom ved Kommissionens afgørelse (EU) 2022/178 af 14. december 2022.
- (8) Belgien og Luxembourg har ikke meddelt nogen særskilte nationale præstationsplaner. Derfor udgør det reviderede udkast til præstationsplan, der blev udarbejdet på FAB-niveau og underlagt Kommissionens detaljerede undersøgelse indledt ved afgørelse (EU) 2022/2255, fortsat grundlaget for vurderingen af Belgiens og Luxembourgs præstationsmål.

<sup>(6)</sup> Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/780 af 13. april 2022 om uoverensstemmelse mellem visse præstationsmål i udkastet til præstationsplanen for den funktionelle luftrumsblok, der er forelagt af Schweiz i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode og om fremsættelse af anbefalinger om revision af disse mål (EUT L 139 af 18.5.2022, s. 218).

<sup>(7)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2022/2255 af 24. oktober 2022 om indledning af den detaljerede undersøgelse af visse præstationsmål indeholdt i det reviderede udkast til præstationsplan for den tredje referenceperiode inden for den funktionelle luftrumsblok forelagt af Belgien, Tyskland, Frankrig, Luxembourg og Nederlandene i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 (EUT L 297 af 17.11.2022, s. 71).

<sup>(8)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2023/176 af 14. december 2022 om overensstemmelse mellem præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt af Frankrig i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (EUT L 25 af 27.1.2023, s. 70).

<sup>(9)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2023/177 af 14. december 2022 om overensstemmelse mellem præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt af Tyskland i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (EUT L 25 af 27.1.2023, s. 79).

<sup>(10)</sup> Kommissionens afgørelse (EU) 2023/179 af 14. december 2022 om overensstemmelse mellem præstationsmålene i det reviderede udkast til præstationsplan, der er forelagt af Nederlandene i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, og de unionsdækkende præstationsmål for den tredje referenceperiode (EUT L 25 af 27.1.2023, s. 95).

- (9) Denne afgørelse bør derfor kun rettes til Belgien og Luxembourg, da Frankrig, Tyskland og Nederlandene har trukket sig fra det reviderede udkast til præstationsplan, som blev forelagt af FABEC, og har forelagt særskilte nationale præstationsplaner. Disse planer blev anset for at være i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål (se Kommissionens afgørelser nævnt i betragtning 7).
- (10) Den 27. oktober 2022 sendte Kommissionens tjenestegrene en første anmodning om oplysninger til Belgien vedrørende de elementer, der var omfattet af den detaljerede undersøgelse. Brevet fra Kommissionens tjenestegrene til Belgien af 27. oktober 2022 blev også sendt samtidig til Luxembourg til orientering. Som svar på denne anmodning fremsendte de belgiske myndigheder den 6. november 2022 og den 9. november 2022 oplysninger fra luftfartstjenesteudøvere til Kommissionens tjenestegrene.
- (11) Den 9. november 2022 mødtes Kommissionens tjenestegrene med de belgiske myndigheder.
- (12) Den 11. november 2022 sendte Kommissionens tjenestegrene endnu en anmodning om oplysninger til Belgien og modtog yderligere dokumenter fra de belgiske myndigheder den 28. november 2022. Brevet fra Kommissionens tjenestegrene til Belgien af 11. november 2022 blev også sendt samtidig til Luxembourg til orientering.
- (13) Den 29. november 2022 anmodede Kommissionen Belgien om yderligere oplysninger. De belgiske myndigheder besvarede denne anmodning den 8. december 2022 og supplerede også de data og oplysninger, som de havde fremsendt den 28. november 2022. Brevet fra Kommissionens tjenestegrene til Belgien af 29. november 2022 blev også sendt samtidig til Luxembourg til orientering.
- (14) Den 8. december 2022 og den 15. december 2022 mødtes Kommissionens tjenestegrene med de belgiske myndigheder.
- (15) Den 20. december 2022 sendte Kommissionens tjenestegrene en sidste anmodning om oplysninger til Belgien. De belgiske myndigheder fremsendte supplerende oplysninger som svar på denne anmodning den 12. januar 2023. Brevet fra Kommissionens tjenestegrene til Belgien af 20. december 2022 blev også sendt samtidig til Luxembourg til orientering.
- (16) Den 3. februar 2023 opfordrede Kommissionens tjenestegrene Luxembourg til at fremsætte eventuelle supplerende bemærkninger eller kommentarer til det materiale, som Belgien havde fremlagt som svar på de anmodninger om oplysninger, der er omhandlet i betragtning 10, 12, 13 og 15. De luxembourgske myndigheder fremsendte ingen oplysninger som svar på anmodningen fra Kommissionens tjenestegrene.
- (17) Den 2. marts 2023 mødtes Kommissionens tjenestegrene med de belgiske og de luxembourgske myndigheder.

#### **VURDERING AF DE REVIDEREDE PRÆSTATIONSMÅL I FORBINDELSE MED DEN DETALJEREDE UNDERSØGELSE**

##### **Omfanget af den detaljerede undersøgelse**

- (18) Præstationsvurderingsorganet, som bistod Kommissionen med gennemførelsen af præstationsordningen i henhold til artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004, fremlagde rapporter for Kommissionen om vurdering af det reviderede udkast til præstationsplan og om den detaljerede undersøgelse af de reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet, der er foreslået for afgiftszonen Belgien-Luxembourg.

- (19) Kommissionen bemærker, at de sikkerheds-, kapacitets- og miljøpræstationsmål, der er fastsat i det reviderede udkast til præstationsplan, er uændrede. Kommissionen fremsatte ingen bemærkninger vedrørende disse præstationsmål i gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/758 og i afgørelse (EU) 2022/2255. Der er derfor ikke fremsat yderligere bemærkninger i denne afgørelse om vurderingen af sikkerheds-, kapacitets- og miljøpræstationsmålene.
- (20) Den detaljerede undersøgelse gjorde det muligt for Kommissionen yderligere at analysere de præstationsmål for omkostningseffektivitet, som Belgien og Luxembourg har foreslået (jf. nedenstående tabel), i betragtning af tvivlen i afgørelse (EU) 2022/2255 om, hvorvidt de er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.

Overflyvningsafgifts-zonen Belgien-Luxembourg	Reference- værdi 2014	Reference- værdi 2019	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Reviderede omkostningseffektivitetsmål for overflyvningstjenester pr. fastlagt enhedsomkostning</b> udtrykt i real værdi i 2017-priser ( <sup>a</sup> EUR 2017 <sup>a</sup> )	<b>81,7- 8 EUR</b>	<b>83,2- 6 EUR</b>	<b>189,5- 2 EUR</b>	<b>104,4- 7 EUR</b>	<b>94,1- 8 EUR</b>	<b>89,8- 7 EUR</b>

- (21) Den detaljerede undersøgelse omfattede elementerne i bilaget til afgørelse (EU) 2022/2255 og fokuserede på tjenester i Belgiens luftrum. Derfor blev anmodningerne om oplysninger fra Kommissionens tjenestegrene (se betragtning 10-15) henvendt til de belgiske myndigheder, mens de relevante nationale myndigheder i Luxembourg modtog disse anmodninger til orientering.

**Vurdering af de reviderede præstationsmål på grundlag af vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317**

- (22) Kommissionen har vurderet overensstemmelsen mellem de reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet, som er nævnt i betragtning 18, og de unionsdækkende præstationsmål i overensstemmelse med vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 under hensyntagen til konklusionerne af den detaljerede undersøgelse, som er fremsat i betragtning 26-67 nedenfor.
- (23) Med hensyn til kriterierne i punkt 1.4, litra a), og 1.4, litra b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 bemærker Kommissionen, at præstationsmålene for omkostningseffektivitet for afgiftszonen Belgien-Luxembourg både underpræsterer i forhold til den unionsdækkende DUC-tendens for tredje referenceperiode og den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens for anden og tredje referenceperiode tilsammen. Belgiens og Luxembourgs DUC-tendens for tredje referenceperiode på + 1,9 % er således ikke i overensstemmelse med den unionsdækkende tendens på + 1,0 % i samme periode, mens deres langsigtede DUC-tendens på + 1,1 % er markant over niveauet for den tilsvarende unionsdækkende tendens på - 1,3 %.
- (24) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 finder Kommissionen, at Belgiens og Luxembourgs referenceværdi for DUC på 83,26 EUR i EUR 2017 er 13,2 % højere end den gennemsnitlige referenceværdi på 73,53 EUR 2017 for den relevante sammenligningsgruppe.
- (25) Som led i den detaljerede undersøgelse har Kommissionen yderligere underbygget sin vurdering af præstationsmålene for omkostningseffektivitet for Belgien og Luxembourg på grundlag af vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ved at analysere følgende elementer:

- de fastlagte omkostninger for afgiftszonen fordelt på luftfartstjenesteudøver
- kompleksiteten af udøvelsen af luftfartstjenester i afgiftszonen

- grænseoverskridende ordninger for tjenesteudøvelse med nabolande og deres operationelle og finansielle virkninger og
- omkostningsfordelingen mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester.

*Konklusioner i forbindelse med de fastlagte omkostninger for afgiftszonen fordelt på luftfartstjenesteudøver*

- (26) Kommissionen bemærker, at det reviderede udkast til præstationsplan resulterer i en fastlagt enhedsomkostning (»DUC«) på 89,87 EUR (i EUR 2017) for 2024 for afgiftszonen Belgien-Luxembourg som nævnt i betragtning (18). Dette er det højeste DUC-niveau for 2024 af alle overflyvningsafgiftszoner, der er omfattet af præstations- og afgiftsordningen.
- (27) Tre luftfartstjenesteudøvere, nemlig skeyes, Maastricht Upper Area Control Centre (»MUAC«) og Air Navigation Administration of Luxembourg (»ANA Luxembourg«) betjener den undersøgte afgiftszone. Desuden påløber der fastlagte omkostninger for de nationale tilsynsmyndigheder i henholdsvis Belgien og Luxembourg.
- (28) Tabellen nedenfor viser, hvordan omkostningsgrundlaget for afgiftszonen er opdelt pr. enhed, og hvordan disse enheders respektive omkostninger har udviklet sig over tid.

Overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg	Referenceværdi 2014 (EUR 2017)	Referenceværdi 2019 (EUR 2017)	Fastlagte omkostninger 2024 (EUR 2017)	Variation <sup>(1)</sup> pr. år mellem 2014 og 2024	Variation <sup>(2)</sup> pr. år mellem 2019 og 2024
<b>skeyes</b>	114 mio. EUR	131 mio. EUR	135 mio. EUR	+ 1,8 %	+ 0,7 %
<b>MUAC</b>	54 mio. EUR	61 mio. EUR	75 mio. EUR	+ 3,7 %	+ 5,5 %
<b>ANA Luxembourg</b>	6 mio. EUR	6 mio. EUR	6 mio. EUR	+ 0,7 %	-0,9 %
<b>Nationale tilsynsmyndigheder i Belgien og Luxembourg <sup>(3)</sup></b>	13 mio. EUR	13 mio. EUR	12 mio. EUR	-0,5 %	-1,9 %
<b>I alt</b>	<b>187 mio. EUR</b>	<b>211 mio. EUR</b>	<b>228 mio. EUR</b>	<b>+ 2,2 %</b>	<b>+ 2,0 %</b>

- (29) Med hensyn til de fastlagte omkostninger for 2024 bemærker Kommissionen, at 59 % af de fastlagte omkostninger i afgiftszonen genereres af skeyes, mens MUAC tegner sig for 33 % af omkostningsgrundlaget. Den samlede andel for Ana Luxembourg og for de belgiske og luxembourgske nationale tilsynsmyndigheder udgør 8 % af de fastlagte omkostninger.
- (30) Kommissionen anerkender, at det reviderede udkast til præstationsplan reducerer de samlede fastlagte omkostninger for afgiftszonen med 19,3 mio. EUR (i EUR 2017) for 2024 sammenlignet med udkastet til præstationsplan. Kommissionen bemærker, at skeyes i vid udstrækning bidrager til dette fald med en omkostningsreduktion på 16 mio. EUR (i EUR 2017). Ifølge Belgien opnåede skeyes dette fald i omkostningerne via:
- forbedringer af produktiviteten (- 5,5 mio. EUR i EUR 2017)
  - revision af sin investeringsplan og andre driftsudgifter (- 4,2 mio. EUR i EUR 2017) og
  - en ekstraordinær omkostningsreduktion finansieret gennem overskuddet som følge af forskellen mellem de fastlagte omkostninger i udkastet til præstationsplan for 2021 og de faktiske omkostninger for det pågældende år (- 6,5 mio. EUR i EUR 2017).

<sup>(1)</sup> Samlet årlig vækstrate.

<sup>(2)</sup> Samlet årlig vækstrate.

<sup>(3)</sup> Belgiens og Luxembourgs omkostninger i forbindelse med den internationale eurocontrolkonvention vedrørende samarbejde om luftfartens sikkerhed af 13. december 1960 (med seneste ændringer) indgår i de nationale tilsynsmyndigheders omkostninger.

- (31) På den anden side bemærker Kommissionen, at de MUAC-omkostninger, der henføres til afgiftszonen, er stort set uændrede i det reviderede udkast til præstationsplan, da der kun blev anvendt en mindre omkostningsreduktion på 0,3 mio. EUR (i EUR 2017).
- (32) På baggrund af den evaluering, der blev foretaget af præstationsvurderingsorganet, bemærker Kommissionen, at både skeyes og MUAC har øget deres omkostninger i real værdi betydeligt i anden referenceperiode, og at disse omkostninger fortsatte med at stige i tredje referenceperiode, primært på grund af højere personaleomkostninger og andre driftsomkostninger. I 2024 forventes skeyes' personaleomkostninger at være 6,9 % højere end niveauet i 2019, hvilket svarer til en forskel på 6,5 mio. EUR (i EUR 2017). For MUAC er stigningen i personaleomkostningerne i afgiftszonen endnu større sammenlignet med situationen i 2019, da disse omkostninger forventes at være 30 % højere i 2024 end i 2019, hvilket svarer til en stigning på 15,0 mio. EUR (i EUR 2017).
- (33) De fastlagte omkostninger for ANA Luxembourg og de belgiske og de luxembourgske nationale tilsynsmyndigheder giver ikke anledning til betænkeligheder.

#### Særlige bemærkninger vedrørende skeyes

- (34) Med hensyn til skeyes, som står for den største andel af de fastlagte omkostninger i afgiftszonen, har Kommissionen modtaget en supplerende benchmarkinganalyse fra præstationsvurderingsorganet. Denne analyse viser, at skeyes' relative omkostningseffektivitet er blevet forringet sammenlignet med LVNL<sup>(14)</sup>, som har et meget lignende driftsmiljø, og som er med i den samme sammenligningsgruppe med henblik på at vurdere præstationsmålene på det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet<sup>(15)</sup>. Ved udgangen af anden referenceperiode var skeyes' enhedsomkostninger for 2019 2,2 % højere end LVNL's enhedsomkostninger<sup>(16)</sup>. Ved udgangen af tredje referenceperiode, i 2024, og efter justering af skeyes' enhedsomkostning for éngangsomkostningsreduktionen på 6,5 mio. EUR (i EUR 2017), som er nævnt i betragtning (30), forventes skeyes' enhedsomkostning at være 9,4 % højere end LVNL's enhedsomkostning.
- (35) Ifølge præstationsvurderingsorganets evaluering skyldes denne forskel mellem skeyes' og LVNL's omkostningseffektivitet hovedsagelig personaleomkostninger. I henhold til det reviderede udkast til præstationsplan planlægger skeyes at bruge 23 % mere på personaleomkostninger pr. overflyvningstjenesteeenhed end LVNL i 2024. Opgjort i penge og tilpasset skeyes' årlige omkostningsgrundlag vil denne forskel udgøre et tillæg til luftrumsbrugerne på 18,7 mio. EUR (i EUR 2017) for det pågældende år.
- (36) Kommissionen bemærker endvidere, at skeyes' omkostningseffektivitet i høj grad påvirkes af omkostningerne til en ordning for tidlig pension kaldet »DISPO-ordningen for funktionel tilgængelighed« (»DISPO-ordningen« eller »DISPO«), som i overensstemmelse med belgisk lovgivning<sup>(17)</sup> lader flyveledere, der arbejder for skeyes, trække sig tilbage fem år inden deres lovbestemte pensionsalder. I de fem år modtager de en godtgørelse, som svarer til mellem 75 % og 85 % af deres sidste løn. Ifølge oplysningerne i det reviderede udkast til præstationsplan overgår flyveledere i øjeblikket til DISPO som 56-årige, og denne aldersgrænse vil fra og med 2025 blive hævet til 57 år.
- (37) Kommissionen bemærker, at omkostningerne ved DISPO-ordningen afholdes fuldt ud af skeyes, som vælter disse omkostninger over på luftrumsbrugerne gennem sine overflyvnings- og tårn- og indflyvningskontrolomkostningsgrundlag. På baggrund af historiske omkostningsdata og de detaljerede fremtidige omkostningsestimater for tredje referenceperiode, som Belgien har fremlagt, beløber de overflyvningsomkostninger, som stammer fra DISPO, sig til i alt 29 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode, hvilket næsten er en fordobling i forhold til anden referenceperiode. Med hensyn til 2024 beløber de fastlagte overflyvningsomkostninger som følge af DISPO-ordningen ifølge Belgiens indberetning sig til 8,7 mio. EUR (i EUR 2017).
- (38) Kommissionen anerkender, at de med tiden stigende omkostninger til DISPO skyldes et højere antal flyveledere, som drager fordel af ordningen. Mens Belgien for skeyes som helhed indberettede i alt 43 fuldtidsækvivalenter under DISPO i 2022, forventes dette antal at nå op på 71 fuldtidsækvivalenter i 2024. Belgien forventer en gradvis og støt stigning i antallet af fuldtidsækvivalenter under DISPO, selv efter tredje referenceperiode, som minimum indtil 2030.

<sup>(14)</sup> Flyvekontrol i Nederlandene (»LVNL«).

<sup>(15)</sup> Som fastsat i artikel 6 i gennemførelsesafgørelse (EU) 2021/891.

<sup>(16)</sup> Hverken skeyes' eller LVNL's enhedsomkostninger medregner de tjenesteeenheder, der kan henføres til MUAC inden for deres respektive afgiftszoner. Skeyes' og LVNL's enhedsomkostninger omfatter alle overflyvningsluftfartstjenester, herunder meteorologiske tjenester (MET), som i Nederlandene leveres af en MET-udbyder, der er adskilt fra LVNL.

<sup>(17)</sup> Kongeligt dekret af 23. april 2017.

- (39) Kommissionen bemærker, at de pågældende flyveledere, når de er overgået til DISPO-ordningen, fortsat er til rådighed for skeyes og til enhver tid kan kaldes i tjeneste af skeyes med fuld betaling for at udføre andre opgaver end dem, som en operationel flyveleder udfører. Oplysninger fra Belgien viser imidlertid, at det kun er et meget begrænset antal flyveledere i DISPO-ordningen, der rent faktisk er blevet tilbagekaldt af skeyes. Siden 2015 er 17 flyveledere blevet kaldt tilbage på arbejde, hvor nogle af dem flere gange er blevet kaldt tilbage til forskellige funktioner. Under henvisning til de estimater, præstationsvurderingsorganet har fremlagt, har de tilbagekaldte flyveledere ydet et bidrag på ca. fire fuldtidsækvivalenter i 2022 til aktiviteter i forbindelse med levering af overflyvningstjenester. Disse fire fuldtidsækvivalenter udgør kun en tiendedel af den samlede pulje af fuldtidsækvivalenter, som kunne have været tilgængelige under DISPO. Dette viser, at skeyes kun i begrænset omfang udnytter det tilgængelige personale under DISPO.
- (40) Belgien har ikke foreslået nogen afbødende foranstaltninger i det reviderede udkast til præstationsplan for at begrænse denne voksende finansielle konsekvens ved DISPO-ordningen for omkostningsgrundlaget for tredje referenceperiode.

#### Særlige bemærkninger vedrørende MUAC

- (41) Kommissionen har endvidere undersøgt, hvordan de medlemsstater, der er med i MUAC-aftalen <sup>(18)</sup>, dvs. Belgien, Tyskland, Luxembourg og Nederlandene (herefter »MUAC-staterne«), fordeler de samlede fastlagte MUAC-omkostninger på deres respektive afgiftszoner.
- (42) I den forbindelse bemærker Kommissionen, at de fastlagte MUAC-omkostninger fordeles mellem MUAC-staterne på grundlag af et enkelt kriterium, nemlig antallet af kvalificerede flyveledere i tjeneste, eller som forventes at være i tjeneste i MUAC's tre sektorgrupper <sup>(19)</sup> den 1. januar hvert år. Kommissionen bemærker endvidere, at 92 % af omkostningerne i Bruxelles-sektorgruppen (»Bruxelles-sektoren«) allokere til afgiftszonen Belgien-Luxembourg. De to andre MUAC-sektorgrupper, dvs. »DECO-sektorgruppen« og »Hannover-sektorgruppen« ligger uden for det geografiske anvendelsesområde for afgiftszonen Belgien-Luxembourg og genererer derfor ikke omkostninger i den afgiftszone.
- (43) Kommissionen forstår, at omkostningsfordelingsmetoden er fastsat i MUAC-aftalen og hviler på en formodning om, at antallet af flyveledere i hver sektor afspejler arbejdsbyrden i forbindelse med leveringen af tjenesterne og dermed omkostningerne ved tjenesterne og kompleksiteten i hver sektor.
- (44) Kommissionen bemærker imidlertid, at Belgien i de seneste år har udtrykt bekymring over virkningerne af denne omkostningsfordelingsmetode for sin afgiftszone. Belgien har navnlig gjort gældende, at landets bidrag til MUAC's samlede omkostninger beregnet på grundlag af antallet af flyveledere i Bruxelles-sektoren er uforholdsmæssigt højt, når der tages hensyn til det forhold, at Bruxelles-sektoren genererer et forholdsvis lavere antal tjenesteenheder og dermed forbundne indtægter end de to andre MUAC-sektorer. Belgien påpeger endvidere, at den større kompleksitet i landets luftrum, som fører til en øget arbejdsbyrde for flyvelederne, forklarer de højere omkostninger pr. tjenesteenhed i MUAC's Bruxelles-sektor sammenlignet med de to andre MUAC-sektorer.
- (45) Med udgangspunkt i præstationsvurderingsorganets evaluering bemærker Kommissionen, at andelen af de samlede MUAC-omkostninger for Belgien og Luxembourg faktisk er steget med tiden, da antallet af flyveledere i Bruxelles-sektoren er steget. Selv om Belgien og Luxembourg bidrog med 32 % af MUAC-omkostningerne i 2014, er deres andel steget til 34 % i tredje referenceperiode. Virkningen af denne ændring på omkostningsgrundlaget for afgiftszonen Belgien-Luxembourg forværres yderligere af den samlede stigning i de samlede MUAC-omkostninger. Kommissionen bemærker, at de fastlagte MUAC-omkostninger for afgiftszonen Belgien-Luxembourg er sat til 39 % højere i real værdi for 2024 i forhold til i 2014 <sup>(20)</sup>, mens tjenesteenhederne for afgiftszonen i 2024 kun forventes at ligge 11 % over niveauet i 2014.

<sup>(18)</sup> Aftalen om Eurocontrols levering og drift af lufttrafiktjenester og -faciliteter i kontrolcentret for Maastricht-området, undertegnet den 25. november 1986.

<sup>(19)</sup> MUAC-driften er fordelt på tre sektorgrupper, nemlig »Bruxelles-sektorgruppen«, »DECO-sektorgruppen« og »Hannover-sektorgruppen«.

<sup>(20)</sup> Udregnet på baggrund af referenceværdien for 2014.

- (46) Kommissionen noterer sig den erklæring, som Belgien fremsatte i forbindelse med den detaljerede undersøgelse, hvoraf det fremgår, at metoden til finansiering af MUAC's omkostninger, der blev indført i 1986, »er baseret på en omkostningsdækningsordning« og »ikke følger den økonomiske regulering som følger af præstationsordningen«. Ifølge de bemærkninger, som præstationsvurderingsorganet har knyttet til, drager MUAC de facto fordel af en såkaldt fuld omkostningsdækningsordning. Så selv om MUAC er en luftfartstjenesteudøver, der er omfattet af præstations- og afgiftsordningen i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, bærer MUAC ikke de finansielle risici eller anvender de finansielle incitamenter, der følger af mekanismen til trafikrisikodeling, som er fastsat i artikel 27 i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, mekanismen til omkostningsrisikodeling, der er fastsat i artikel 28 i samme gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, eller de incitamenter til opnåelsen af kapacitetsmålene, der er fastsat i artikel 11, stk. 3, i nævnte gennemførelsesforordning.
- (47) Kommissionen bemærker, at de oplysninger, der blev indhentet for første gang i forbindelse med den detaljerede undersøgelse af gennemførelsen af præstations- og afgiftsordningen for MUAC, giver anledning til bekymring med hensyn til overholdelsen af de relevante lovkrav. Denne konklusion er ikke til hinder for, at Kommissionen kan indlede traktatbrudssøgsmål i forbindelse med dette spørgsmål.

#### Omkostninger i forbindelse med de udsatte eller annullerede investeringer i anden referenceperiode

- (48) Kommissionen bemærker, at både skeyes og MUAC i anden referenceperiode udsatte eller annullerede flere planlagte investeringer i anlægsaktiver, som var en del af præstationsplanen for anden referenceperiode. Luftrumsbrugerne blev delvist opkrævet for disse investeringer som en del af omkostningsgrundlaget for afgiftszonen Belgien-Luxembourg, på trods af at investeringerne ikke blev foretaget og derfor ikke gav de forventede driftsmæssige fordele. Ifølge præstationsvurderingsorganets beregninger genererede dette nominelt for anden referenceperiode som helhed en gevinst på 7,8 mio. EUR til skeyes og en gevinst på 2,1 mio. EUR til MUAC. Belgien anfører, at landet ikke har til hensigt at refundere luftrumsbrugerne nogen af de beløb, der er opkrævet i anden referenceperiode for de planlagte, men ikke gennemførte, investeringer i anlægsaktiver, da det ikke mener, at der er noget lovkrav herom for anden referenceperiode.
- (49) Hvis nogen af disse investeringer fra anden referenceperiode færdiggøres på et senere tidspunkt, i overensstemmelse med artikel 22, stk. 7, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317, bør de nationale tilsynsmyndigheder i Belgien og Luxembourg sikre, at alle relaterede beløb, som allerede er blevet inddrevet i anden referenceperiode, ikke bliver opkrævet af luftrumsbrugerne igen i tredje eller efterfølgende referenceperioder.

#### *Konklusioner om kompleksiteten af udøvelsen af luftfartstjenester i afgiftszonen og dens udvikling over tid*

- (50) Belgien og Luxembourg fremfører, at luftrumets kompleksitet er en væsentlig årsag til deres foreslåede præstationsmål for omkostningseffektivitets afvigelse fra de unionsdækkende DUC-tendenser. Belgien og Luxembourg forklarer især, at kompleksiteten af det belgisk-luxembourgsk luftrum øger flyveledernes relative arbejdsbyrde og dermed påvirker flyvelederproduktiviteten og overflyvningsomkostningsgrundlaget negativt.
- (51) Henset til præstationsvurderingsorganets konklusioner anerkender Kommissionen, at luftrummet i afgiftszonen for Belgien og Luxembourg er yderst komplekst på grund af det store antal flyvninger og kombinationen af flyveveje. Skeyes og MUAC står derfor over for komplekse driftsforhold.
- (52) Kommissionen bemærker imidlertid, at Belgien og Luxembourg ikke har fremlagt dokumentation for, at driften i tredje referenceperiode blev mere kompleks end i anden referenceperiode, eller at kompleksiteten vil stige yderligere i de resterende måneder af tredje referenceperiode.
- (53) På grundlag af de foreliggende oplysninger, som er blevet analyseret yderligere af præstationsvurderingsorganet, er kompleksiteten forholdsvis stabil i anden referenceperiode for både skeyes og MUAC. For så vidt angår 2020 og 2021, kan der ikke drages nogen relevante konklusioner om driftens kompleksitet på grund af de usædvanligt lave trafikniveauer som følge af covid-19-pandemien. For så vidt angår resten af tredje referenceperiode, er der intet, der tyder på, at kompleksiteten vil afvige væsentligt fra den situation, der blev konstateret i anden referenceperiode.



- (54) Da den relativt høje kompleksitet i driften i afgiftszonen for Belgien og Luxembourg har været konstant over tid under normale trafikforhold, som forklaret i betragtning 52 og 53, mener Kommissionen ikke, at en sådan kompleksitet kan påberåbes som begrundelse for omkostningsstigningerne i tredje referenceperiode. Derfor fastholdes konklusionerne i betragtning 23 med hensyn til vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (55) Kommissionen minder desuden om, at der er taget hensyn til kompleksiteten i driften ved fastlæggelse af de sammenligningsgrupper for luftfartstjenesteudøvere, der anvendes med henblik på vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. De nuværende sammenligningsgrupper består af luftfartstjenesteudøvere med tilsvarende driftsmæssige og økonomiske vilkår, og sammenligningsgruppen for Belgien og Luxembourg omfatter Østrig, Schweiz og Nederlandene, som alle står over for et relativt komplekst driftsmiljø. Derfor fastholdes konklusionerne i betragtning 24 med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV.

*Konklusioner om ordningerne for grænseoverskridende tjenesteudøvelse med nabolande og deres operationelle og finansielle virkninger*

- (56) I det reviderede udkast til præstationsplan forklarer Belgien og Luxembourg, at MUAC's Bruxelles-sektor omfatter grænseoverskridende tjenesteudøvelse i Frankrigs og Tysklands luftrum. Belgien og Luxembourg præciserer endvidere, at overflyvningstjenesteenhederne for de flyvninger, der kontrolleres af MUAC i de pågældende grænseoverskridende områder, registreres i disse medlemsstaters afgiftszoner, mens omkostningerne til tjenesterne opkræves af de brugere, der flyver i afgiftszonen Belgien-Luxembourg. Belgien og Luxembourg påpeger, at denne situation fører til en højere fastlagt enhedsomkostning i deres afgiftszone.
- (57) Kommissionen har i forbindelse med den detaljerede undersøgelse analyseret ordningerne for grænseoverskridende tjenesteudøvelse relateret til afgiftszonen Belgien-Luxembourg. Kommissionen fandt, at MUAC leverer tjenesteydelser i tre grænseoverskridende områder i Frankrig og Tyskland, som er af betydning for arbejdsbyrden, og for hvilke MUAC ikke modtager nogen økonomisk kompensation fra de medlemsstater, der har uddelegeret tjenesteudøvelsen. Det samme gælder for to grænseoverskridende områder i det nederlandske luftrum, hvor tjenesteudøvelsen er delegeret til skeyes.
- (58) På grundlag af yderligere analyse foretaget af præstationsvurderingsorganet vurderer Kommissionen, at de tjenester, der leveres af MUAC og skeyes i de grænseoverskridende områder, som er nævnt i betragtning 57, beløb sig til en samlet omkostning på ca. 12,2 mio. EUR (i EUR 2017) i 2019, hvoraf MUAC's andel udgør 6,8 mio. EUR (i EUR 2017) og skeyes' andel udgør 5,4 mio. EUR (i EUR 2017).
- (59) Kommissionen bemærker imidlertid, at Belgien ikke har rapporteret om ændringer i tjenesteudøvelsen fra skeyes og MUAC i grænseoverskridende områder i anden eller tredje referenceperiode. Omfanget af disse aktiviteter er ikke blevet udvidet og har ikke medført en yderligere arbejdsbyrde for luftfartstjenesteudøverne i anden og tredje referenceperiode. Da de tilknyttede omkostninger således har udgjort en forholdsvis stabil andel af det samlede omkostningsgrundlag for afgiftszonen Belgien-Luxembourg, har de tjenester, der leveres af skeyes og MUAC i grænseoverskridende områder ingen nævneværdig indvirkning på beregningen af omkostningseffektivitetstendenserne. Derfor fastholdes konklusionerne i betragtning 23 med hensyn til vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a) og b), i bilag IV.
- (60) Selv om de undersøgte ordninger for grænseoverskridende tjenesteudøvelse indebærer betragtelige fordele, idet de reducerer driftens kompleksitet og øger tjenesternes effektivitet, medfører »brugeren betaler«-princippet som fastsat i artikel 15 i forordning (EU) nr. 550/2004, at »luftrumsbrugerne bør betale for de omkostninger, de forårsager, på selve brugsstedet eller så tæt som muligt på dette«<sup>(21)</sup>. I artikel 21, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 kræves det derfor, at afgiftszoner skal »svare til udøvelsen luftfartstjenesterne« og det fastsættes, at de »kan omfatte tjenester, der udøves af luftfartstjenesteudøvere etableret i en anden medlemsstat, for så vidt angår luftrum, der går på tværs af grænserne«. I artikel 22, stk. 1, i nævnte gennemførelsesforordning præciseres det yderligere, at omkostningsgrundlaget for en afgiftszone »består af de fastlagte omkostninger vedrørende udøvelsen af luftfartstjenester i den berørte afgiftszone«.

<sup>(21)</sup> Betragtning 22 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10).

- (61) I lyset af betragtning 60 mener Kommissionen, at de finansieringsordninger for udøvelse af luftfartstjenester i grænseoverskridende områder, som er omhandlet i betragtning 57, ikke er i overensstemmelse med de lovgivningsmæssige krav, der ligger til grund for præstations- og afgiftsordningen. Denne konklusion er ikke til hinder for, at Kommissionen kan indlede traktatbrudssøgsmål i forbindelse med dette spørgsmål.
- (62) Eftersom finansieringen af tjenester udøvet i grænseoverskridende områder ikke er i overensstemmelse med de retlige bestemmelser, som er omhandlet i betragtning 60, kan den ikke anvendes til at begrunde en justering af referenceværdien for 2019 med henblik på vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Under hensyn til præstationsvurderingsorganets konklusioner ville referenceværdien for 2019 for afgiftszonen Belgien-Luxembourg, selv hvis den var blevet justeret for tjenester leveret i grænseoverskridende områder, stadig have resulteret i en forskel på + 5,9 % for afgiftszonen Belgien-Luxembourg sammenlignet med den gennemsnitlige referenceværdi for sammenligningsgruppen. Derfor fastholdes konklusionerne i betragtning 24 med hensyn til vurderingskriteriet i punkt 1.4, litra c), i bilag IV.

*Konklusioner om omkostningsfordelingen mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester*

- (63) I tredje referenceperiode indførte Belgien en revideret omkostningsfordelingsmetode til fordeling af fastlagte omkostninger mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester for tredje referenceperiode. De indførte ændringer vedrører fordelingen af omkostningerne til indflyvningskontrolltjenester (»indflyvningsomkostninger«), som skeyes har pådraget sig, og fordelingen af omkostninger pådraget af de belgiske nationale tilsynsmyndigheder. Kommissionen bemærker, at Belgien har besluttet næsten udelukkende at fordele sine indflyvningsomkostninger på overflyvningstjenester, hvilket fører til overførsel af yderligere fastlagte omkostninger til afgiftszonen Belgien-Luxembourg i tredje referenceperiode.
- (64) Kommissionen bemærker, at Belgien og Luxembourg justerede referenceværdierne for 2014 og 2019 i det reviderede udkast til præstationsplan for at tage hensyn til ændringerne i omkostningsfordelingen mellem overflyvnings-tjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester. Disse ændringer påvirker derfor ikke direkte vurderingen af præstationsmålene for omkostningseffektivitet i overensstemmelse med kriterierne i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (65) På baggrund af præstationsvurderingsorganet evaluering bemærker Kommissionen imidlertid, at Belgien øgede referenceværdien for 2019 for overflyvningsafgiftszonen med 14,3 mio. EUR (i EUR 2017), mens landet samtidig reducerede referenceværdien for sin tårn- og indflyvningskontrollafgiftszone, som omfatter Bruxelles lufthavn (EBBR), med 4,4 mio. EUR (i EUR 2017). Kommissionen er klar over, at skeyes også pådrager sig omkostninger i forbindelse med indflyvningstjenester i regionale lufthavne, som ligger uden for præstationsplanens anvendelsesområde i tredje referenceperiode. Kommissionen finder imidlertid, at Belgien ikke i tilstrækkelig grad har forklaret og begrundet den store forskel mellem justeringerne af basisværdierne for overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester, da de omfordelte indflyvningsomkostninger vedrørende regionale lufthavne uden for præstationsplanens anvendelsesområde forekommer uforholdsmæssige.
- (66) Kommissionen finder endvidere, at Belgien ved næsten fuldstændigt at medtage indflyvningsomkostningerne i overflyvningsomkostningsgrundlaget ikke har fordelt disse omkostninger forholdsmæssigt mellem overflyvnings-tjenester og tårn- og indflyvningskontrolltjenester på grundlag af en gennemsnitlig metode. Kommissionen mener, at en sådan fordeling af indflyvningsomkostninger ikke er i overensstemmelse med kravene i artikel 15, stk. 2, litra e), i forordning (EF) nr. 550/2004 og i artikel 22, stk. 5, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.
- (67) I lyset af bemærkningerne i betragtning 63-66 er denne afgørelse derfor ikke til hinder for, at Kommissionen kan indlede traktatbrudssøgsmål med hensyn til ændringerne i den omkostningsfordelingsmetode, som Belgien anvender i tredje referenceperiode.

*Konklusioner om vurderingen på grundlag af vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317*

- (68) I lyset af ovenstående bemærkninger konkluderer Kommissionen, at præstationsmålene for omkostningseffektivitet for afgiftszonen Belgien-Luxembourg ikke opfylder nogen af vurderingskriterierne i punkt 1.4, litra a), b) og c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

**Vurdering af de foranstaltninger, som Belgien og Luxembourg har påberåbt sig som begrundelse for de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser**

- (69) I henhold til punkt 1.4, litra d), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 skal Kommissionen desuden undersøge, hvorvidt afvigelserne fra kriterierne i punkt 1.4, litra a), 1.4, litra b), og 1.4, litra c), i nævnte bilag er nødvendige og forholdsmæssige for at gøre det muligt at nå præstationsmålene for det centrale præstationsområde kapacitet eller for at gennemføre omstrukturingsforanstaltninger som omhandlet i artikel 2, nr. 18), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Kommissionen verificerede navnlig, hvorvidt de konstaterede afvigelser fra den unionsdækkende DUC-tendens og fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens udelukkende skyldes yderligere fastlagte omkostninger til kapacitetsrelaterede foranstaltninger.
- (70) I betragtning af de beregninger, som præstationsvurderingsorganet har foretaget, bemærker Kommissionen, at den anslåede forskel mellem de fastlagte overflyvningsomkostninger for afgiftszonen Belgien-Luxembourg i tredje referenceperiode for 2024 og de fastlagte omkostninger, der ville være påkrævet for at nå den unionsdækkende DUC-tendens for tredje referenceperiode, er på ca. 8,2 mio. i EUR 2017, mens en tilsvarende forskel på ca. 43,7 mio. i EUR 2017 observeres med hensyn til den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens.
- (71) Kommissionen bemærker, at det reviderede udkast til præstationsplan indeholder syv foranstaltninger til at nå kapacitetsmålene (»kapacitetsrelaterede foranstaltninger«), som Belgien og Luxembourg anser for nødvendige for at nå kapacitetsmålene, og som ifølge Belgien og Luxembourg begrundes deres præstationsmål for omkostningseffektivitets afvigelser fra de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet.
- (72) På baggrund af resultaterne i afgørelse (EU) 2022/2255 med hensyn til disse kapacitetsrelaterede foranstaltninger har Kommissionen analyseret disse foranstaltninger yderligere.

*Foranstaltning 1*

- (73) Den første kapacitetsrelaterede foranstaltning (»foranstaltning 1«) omfatter skeyes' ansættelse og uddannelse af flyveledere med henblik på at have tilstrækkeligt personale i tredje og fjerde referenceperiode. Belgien og Luxembourg forklarer, at foranstaltning 1 er afgørende for at gøre noget ved den aldrende flyvelederarbejdsstyrke og det deraf følgende høje antal pensioneringer, som forventes i tredje og fjerde referenceperiode. Disse pensioneringer skyldes især anvendelsen af DISPO-ordningen, som er omhandlet i betragtning 36.
- (74) Belgien understregede endvidere i forbindelse med den detaljerede undersøgelse, at antallet af operative flyveledere i skeyes ville falde med 15 % ved udgangen af tredje referenceperiode uden de uddannelses- og rekrutteringsaktiviteter, der er planlagt under foranstaltning 1. Ifølge Belgien ville det føre til en betydelig reduktion af kapaciteten.
- (75) I lyset af oplysningerne fra Belgien er Kommissionen enig i, at skeyes' uddannelse og rekruttering af flyveledere er nødvendig for at bevare og øge antallet af flyveledere og for at sikre, at antallet af flyveledere er tilstrækkeligt i betragtning af den forventede fremtidige trafikudvikling. Kommissionen bemærker imidlertid også, at behovet for en sådan omfattende uddannelse af nye flyveledere i høj grad skyldes de tidligere pensioneringer som følge af DISPO-ordningen.
- (76) De samlede omkostninger til foranstaltning 1 steg i det reviderede udkast til præstationsplan og beløber sig til ca. 27 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode. Sammenlignet med udkastet til præstationsplan er omkostningerne ved foranstaltning 1 nominelt 22,4 % højere for 2022, 49,0 % for 2023 og 36,8 % for 2024.
- (77) Belgien fremfører, at de øgede omkostninger ved foranstaltning 1 skyldes højere inflation og et mere præcist skøn over de faktiske omkostninger ved nyansættelser på grund af en hurtigere genopretning af trafikken og en højere dumpeprocent for flyvelederstuderende end forventet i de træningscyklusser, der allerede er gennemført i tredje referenceperiode. Belgien forklarer nærmere bestemt, at skeyes har ajourført sin forretningsplan inden forelæggelsen af det reviderede udkast til præstationsplan og nu planlægger at ansætte yderligere flyveledere ud fra sin maksimale uddannelseskapacitet i årene 2022-2024.

- (78) Kommissionen bemærker, at det forventede antal af operationelle flyveledere i 2024 i det reviderede udkast til præstationsplan samtidig er 6 % lavere end i udkastet til præstationsplan. Kommissionen antager, at dette skyldes den højere end forventede dumpeprocent for flyvelederstuderende på skeyes' uddannelse som nævnt i betragtning (77).
- (79) Kommissionen bemærker, at omkostningsstigningerne vedrørende foranstaltning 1, som er omhandlet i betragtning 76, er markant højere end de ændringer i inflationsindekset, som er afspejlet i det reviderede udkast til præstationsplan. Kommissionen bemærker, at de omkostninger, der oprindeligt blev fremlagt i udkastet til præstationsplan med hensyn til foranstaltning 1, var begrænset til uddannelse af flyveledere med henblik på overflyvningstjenester leveret af skeyes inden for rammerne af afgiftszonen Belgien-Luxembourg. Det fremgår af de oplysninger, der er modtaget fra Belgien i forbindelse med den detaljerede undersøgelse, at de øgede omkostninger til foranstaltning 1 i det reviderede udkast til præstationsplan også omfatter uddannelse af flyveledere i tårn- og indflyvningskontroltjenester. Omkostninger vedrørende tårn- og indflyvningskontrolafgiftszonen bør ikke medtages i foranstaltning 1.
- (80) Kommissionen mener derfor ikke, at Belgien, på trods af at landet er blevet opfordret til det, i tilstrækkelig grad har forklaret, hvordan skeyes' planlagte flyvelederaktiviteter og planlagte optag af flyvelederstuderende med henblik på overflyvningstjenester er tilpasset mellem udkastet til præstationsplan og det reviderede udkast til præstationsplan. Derudover underbyggede Belgien ikke for overflyvningstjenester de anslåede omkostninger, som skeyes pådrog sig pr. flyvelederstuderende, og forklarede ikke den store variation i disse omkostninger fra år til år. I lyset af disse betragtninger var det ikke muligt for Kommissionen at kvantificere, hvordan den planlagte stigning i antallet af flyvelederstuderende hos skeyes, som nævnt i betragtning 77, bidrager til den ændring i omkostningerne ved foranstaltning 1, som bemærket i betragtning 76 med hensyn til overflyvningstjenester.
- (81) Selv hvis det antages, at skeyes faktisk får højere uddannelsesomkostninger i forbindelse med overflyvningstjenester og på grund af et øget antal flyvelederstuderende fra 2022 til 2024, mener Kommissionen, at disse højere uddannelsesomkostninger i det mindste i betydelig grad afbødes af de reducerede personaleomkostninger som følge af det lavere antal forventede operationelle flyveledere i samme periode som bemærket i betragtning 78.
- (82) Kommissionen bemærker, at omkostningerne ved foranstaltning 1 de facto i væsentlig grad skyldes DISPO-ordningen, som Belgien selv har valgt at indføre og anvende for de flyveledere, der arbejder i skeyes. Det er klart, at DISPO-ordningen i tredje referenceperiode fører til et stort antal tidlige pensioneringer af flyveledere, hvis samtidige udskiftning med nye flyveledere udgør en betydelig operationel og økonomisk byrde for skeyes. På baggrund af præstationsvurderingsorganets evaluering og skeyes' tvungne behov for at sikre en sikker og fortsat tilrådighedsstilling af den krævede kapacitet i tredje referenceperiode mener Kommissionen dog alt i alt, at foranstaltning 1 er nødvendig for at nå de lokale præstationsmål for kapacitet. Kommissionen finder imidlertid, at Belgien ikke har begrundet, hvorfor den betydelige stigning i omkostningerne i det reviderede udkast til præstationsplan for foranstaltning 1 sammenlignet med udkastet til præstationsplan er berettiget og forholdsmæssig, bortset fra virkningen af den højere inflationsprognose på disse omkostninger. Kommissionen vurderer derfor, for så vidt angår de supplerende omkostninger, der vurderes nødvendige og forholdsmæssige for at nå kapacitetsmålene, at de omkostninger, der skal tages i betragtning i forhold til foranstaltning 1, er dem, der er fremsat i udkastet til præstationsplan som omregnet i real værdi.

#### *Foranstaltning 2*

- (83) Den anden kapacitetsrelaterede foranstaltning («foranstaltning 2») består af skeyes' udskiftning af sit lufttrafikstyringssystem («ATM-system») med et enkelt integreret og harmoniseret luftrumstyringssystem, der skal udvikles sammen med MUAC og det belgiske forsvar som led i projektet «Shared Air Traffic Services System 3» («SAS 3-projektet»). Skeyes' nye ATM-system forventes dog først at blive taget i brug efter udgangen af tredje referenceperiode, muligvis ikke før 2030, og der er derfor kun planlagt forberedende aktiviteter for tredje referenceperiode.
- (84) Foranstaltning 2 omfatter også en midtvejsopgradering af det nuværende ATM-system, som skulle komme i drift i en overgangsfase inden udrulningen af det nye ATM-system fra SAS 3-projektet. Belgien har i forbindelse med den detaljerede undersøgelse præciseret, at midtvejsopgraderingen omfatter både en teknisk opgradering og en funktionel opgradering, hvilket forventes at muliggøre yderligere kapacitet i fjerde referenceperiode.

- (85) De samlede omkostninger til foranstaltning 2 faldt i det reviderede udkast til præstationsplan og beløber sig til ca. 7,4 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode. Sammenlignet med udkastet til præstationsplan er omkostningerne ved foranstaltning 2 nominelt 1,9 % lavere for 2022, 9,5 % for 2023 og 11,9 % for 2024. Belgien har præciseret, at disse ændringer bedre afspejler den faktiske værdi af den kontrakt, som skeyes undertegnede i december 2021 om midtvejsopgraderingen af sit nuværende ATM-system.
- (86) Belgien har i forbindelse med den detaljerede undersøgelse præciseret, at der ikke vil blive afholdt afskrivningsomkostninger i forbindelse med det nye ATM-system fra SAS 3-projektet i tredje referenceperiode. Det fremgår imidlertid af de oplysninger, som Belgien har fremlagt, at kapitalomkostningerne til et »nyt ATM-system« allerede forventes opkrævet i tredje referenceperiode, på trods af det faktum, at udrulningen af dette system først vil finde sted flere år efter udløbet af tredje referenceperiode.
- (87) Kommissionen mener, at skeyes' planlagte opgradering og efterfølgende udskiftning af det nuværende ATM-system egentlig er berettiget ud fra et operationelt standpunkt og kan anses for nødvendig for at nå kapacitetsmålene.
- (88) Kommissionen bemærker imidlertid, at der er alvorlig tvivl om, hvorvidt foranstaltning 2 kan gennemføres rettidigt. Under den detaljerede undersøgelse oplyste tredjeparter faktisk Kommissionen om, at skeyes overvejede at trække sig ud af SAS 3-projektet, som understøtter den planlagte udvikling af det nye ATM-system. De belgiske myndigheder anfægtede ikke disse oplysninger, men understregede, at der stadig var drøftelser i gang mellem de involverede parter om projektets fremtid. I lyset af disse bemærkninger finder Kommissionen, at Belgien ikke har givet tilstrækkelig sikkerhed for gennemførelsen af SAS 3-projektet eller for eventuelle alternative løsninger, der skal iværksættes, hvis projektet ikke bliver til noget.
- (89) Kommissionen bemærker endvidere, at omkostningerne ved foranstaltning 2 omfatter en stor del af andre driftsomkostninger, især projektomkostninger i forbindelse med forberedelsen af midtvejsopgraderingen af det eksisterende ATM-system og i forbindelse med det nye system. Kommissionen mener, at denne type driftsomkostninger er forbundet med en luftfartstjenesteudøvers normale drift og at de, i modsætning til selve ATM-systemerne og deres komponenter, ikke kan anses for at være genereret direkte med henblik på at nå kapacitetsmålene.
- (90) Med hensyn til de yderligere omkostninger, der vurderes nødvendige og forholdsmæssige for at nå kapacitetsmålene, vurderer Kommissionen derfor, at de omkostninger, der skal tages i betragtning i forbindelse med foranstaltning 2, bør begrænses til de afskrivningsomkostninger og kapitalomkostninger, der afholdes med henblik på midtvejsopgraderingen af skeyes' ATM-system.

### *Foranstaltning 3*

- (91) Den tredje kapacitetsrelaterede foranstaltning (»foranstaltning 3«) vedrører en ændring af de almindelige ansættelses- og arbejdsvilkår for flyveledere, der arbejder i MUAC, (»GCE-pakken«) som følge af en kollektiv overenskomst, der blev indgået i 2019 inden udbruddet af covid-19-pandemien. Foranstaltning 3 omfatter en stigning på 10,75 % i aflønningen af flyveledere, der arbejder i MUAC, til gengæld for en mere fleksibel tilrettelæggelse af arbejdet.
- (92) På baggrund af oplysningerne i det reviderede udkast til præstationsplan omfatter de fleksibilitetsbestemmelser, der blev indført som led i foranstaltning 3, en stigning i den årlige arbejdstid for nyansatte flyveledere, nye regler for tilrettelæggelse af skiftehold, muligheden for at indgå aftaler om ekstra arbejdsdage for flyveledere, mere fleksibel årlig arbejdstid og ferieplanlægning samt mulighed for at lave aftaler med allerede ansatte flyveledere om en mulig forlængelse af pensionsalderen til 60 år.
- (93) Kommissionen bemærker, at formålet med foranstaltning 3 dybest set er at øge tilgængeligheden af flyveledere og fleksibiliteten i forbindelse med vagtordningen for at kunne tilpasse sig trafikefterspørgslen. Belgien understregede, at foranstaltning 3, under trafikforholdene før covid-19-pandemien, forventedes at mindske lufttrafikreguleringsfor-sinkelser og dermed spare de deraf følgende omkostninger for luftrumsbrugerne. Belgien præciserede endvidere, at foranstaltning 3 oprindeligt forventedes at gøre det muligt for MUAC at oprette yderligere vagter for flyveledere med en gevinst på yderligere 1 050 vagter i 2019 og 3 150 yderligere vagter i 2024.
- (94) I sin analyse til Kommissionen konkluderede præstationsvurderingsorganet, at foranstaltning 3 faktisk gør det muligt for MUAC at tilbyde luftrumsbrugerne yderligere kapacitet i kalenderårene 2023 og 2024 og dermed bidrager til at nå kapacitetsmålene i tredje referenceperiode under omstændigheder, hvor trafikmængderne er sammenlignelige med niveauet før pandemien.

- (95) De samlede omkostninger til foranstaltning 3 steg i det reviderede udkast til præstationsplan til ca. 13,2 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode. Sammenlignet med udkastet til præstationsplan er omkostningerne ved foranstaltning 3 nominelt 7,4 % højere for 2022, 9,0 % for 2023 og 9,2 % for 2024. Ifølge de oplysninger, som Belgien har fremlagt i forbindelse med den detaljerede undersøgelse, skyldes disse omkostningsstigninger inflationen, som var højere end forventet, hvilket fører til indeksering af lønningerne for de flyveledere, der arbejder i MUAC.
- (96) Belgien anfører, at foranstaltning 3 på godkendelsestidspunktet blev anslået til at svare til at ansætte flere flyveledere for at afhjælpe den mangel på flyveledere, som MUAC oplevede. Den påstand er imidlertid ikke blevet underbygget af tal eller dokumentation for den samlede virkning af foranstaltning 3 på omkostningsgrundlaget for tredje referenceperiode. Kommissionen har derfor ikke kunnet bekræfte, hvorvidt omkostningerne ved foranstaltning 3 i tredje referenceperiode svarer til de omkostninger MUAC ville have haft ved at ansætte flere flyveledere for at kunne levere de samme kapacitetsmæssige fordele.
- (97) Kommissionen bemærker, at præstationsvurderingsorganet fandt, at de omkostninger, som Belgien og Luxembourg havde fremlagt under foranstaltning 3, er berettigede og står i rimeligt forhold til de deraf følgende fordele for luftrumsbrugerne, herunder undgåelse af ATFM-forsinkelser og de deraf følgende negative operationelle og finansielle virkninger for luftrumsbrugere, herunder passagerer og miljø.
- (98) Præstationsvurderingsorganet påpeger navnlig, at der er dokumentation for, at GCE-pakken under foranstaltning 3 gjorde det muligt for MUAC at levere væsentligt forbedrede kapacitetsresultater i det første gennemførelsesår, dvs. 2019, hvilket sparede luftrumsbrugerne for ca. 30 mio. EUR i indirekte omkostninger fra lufttrafikstyringsforsinkelser. Præstationsvurderingsorganet bemærker endvidere, at den kraftige nedgang i trafikken som følge af covid-19-pandemien i 2020 og 2021 skabte ekstraordinære omstændigheder, under hvilke de yderligere fleksibilitetsbestemmelser under foranstaltning 3 ikke var nødvendige. Præstationsvurderingsorganet mener imidlertid, at MUAC allerede i tilstrækkelig grad har afbødet virkningen af foranstaltning 3 i forhold til 2020 og 2021, da det i det reviderede udkast til præstationsplan præciseres, at »nogle af de ekstra vagter fra 2020 og første kvartal af 2021« blev udsat med henblik på anvendelse i resten af tredje referenceperiode uden yderligere omkostninger. Præstationsvurderingsorganet konkluderer, at foranstaltning 3 generelt er berettiget af kapacitetsgrunde i tredje referenceperiode, da den bidrager til en forbedret tilgængelighed af ressourcer og en maksimering af den kapacitet, der stilles til rådighed, når der er stor trafikefterspørgsel.
- (99) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltning 3 er nødvendig for at nå kapacitetsmålene, og at dens omkostninger er forholdsmæssige i lyset af deres gavnlige operationelle indvirkning på kapaciteten.

#### *Foranstaltning 4*

- (100) Den fjerde kapacitetsrelaterede foranstaltning (»foranstaltning 4«) består af en forbedring af analyseprocessen efter operationerne, som skal iværksættes af MUAC med støtte fra relevante værktøjer og »business intelligence-faciliteter«. Belgien og Luxembourg anfører, at formålet med foranstaltning 4, der i den reviderede præstationsplan benævnes »PABI-projektet«, er at muliggøre yderligere optimering af planlægningen af MUAC's daglige drift.
- (101) På grundlag af oplysningerne i det reviderede udkast til præstationsplan bør foranstaltning 4 bidrage til at imødekomme den fremtidige trafikefterspørgsel og undgå unødvendige operationelle restriktioner for luftrumsbrugere (i det følgende benævnt »overregulering«), som fører til ATFM-forsinkelser. Kommissionen bemærker, at Belgien anførte, at foranstaltning 4 ville træde i kraft i 2022, selv om Belgien ikke udtrykkeligt bekræftede dette under den detaljerede undersøgelse.
- (102) På baggrund af præstationsvurderingsorganets evaluering er Kommissionen enig i, at den operationelle analysekapacitet, der præsenteres under foranstaltning 4, bidrager til at udnytte de tilgængelige ressourcer bedst muligt med henblik på at maksimere den kapacitet, der stilles til rådighed for luftrumsbrugere, især på tidspunkter med stor trafikefterspørgsel.
- (103) De samlede omkostninger ved foranstaltning 4 beløber sig til ca. 0,9 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode og er uændrede i forhold til det udkast til præstationsplan, der blev forelagt i 2021. Kommissionen bemærker, at præstationsvurderingsorganet har gennemgået omkostningerne til foranstaltning 4 og anser dem for at være berettigede.

- (104) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltning 4 er nødvendig for at støtte den fortsatte opfyldelse af kapacitetsmålene og anser omkostningerne ved foranstaltning 4 for at være forholdsmæssige i lyset af de strukturelle og operationelle gevinster, som de skønnes at give.

#### *Foranstaltning 5*

- (105) Den femte kapacitetsrelaterede foranstaltning (»foranstaltning 5«) vedrører uddannelse af nye flyveledere til MUAC's Bruxelles-sektor. Ifølge det reviderede udkast til præstation er flyvelederaktiviteterne under foranstaltning 5 blevet outsourcet til en ekstern uddannelsesorganisation i Frankrig.
- (106) Belgien forklarer, at det er nødvendigt, at MUAC fortsat ansætter og uddanner flyveledere fra bunden for at undgå kapacitetsbegrænsninger i tredje referenceperiode og i fremtidige referenceperioder. I lyset af oplysningerne fra Belgien er Kommissionen enig i, at uddannelsen af nye flyveledere hos MUAC er nødvendig for at bevare og øge antallet af flyveledere og for at sikre, at antallet af flyveledere er passende i betragtning af den forventede fremtidige trafikudvikling.
- (107) De samlede omkostninger til foranstaltning 5 beløber sig til ca. 14,2 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode. I løbet af den detaljerede undersøgelse fremlagde Belgien en udspecificering af udgifterne til foranstaltning 5 i tre kategorier, nemlig personaleomkostninger til flyvelederelever, omkostninger til simulatorpiloter og omkostninger opkrævet af uddannelsesorganisationen. Kommissionen bemærker, at præstationsvurderingsorganet har gennemgået omkostningerne ved foranstaltning 5 og anser dem for at være berettigede.
- (108) Kommissionen konkluderer derfor, at foranstaltning 5 er nødvendig for at nå kapacitetsmålene, og at dens omkostninger er forholdsmæssige i lyset af deres operationelle indvirkning på kapaciteten.

#### *Foranstaltning 6*

- (109) Den sjette kapacitetsrelaterede foranstaltning (»foranstaltning 6«) omfatter ansættelse af yderligere flyveledere i MUAC's Bruxelles-sektor for at imødekomme trafikefterspørgslen i tredje referenceperiode og i de efterfølgende år.
- (110) Ifølge oplysningerne i det reviderede udkast til præstationsplan forventes antallet af disse flyveledere at stige markant fra 106 til 119 flyveledere i tredje referenceperiode. Belgien anfører, at de yderligere flyveledere vil muliggøre øgede åbningstider for sektoren og øget operationel fleksibilitet. I lyset af de oplysninger, som Belgien har fremlagt, er Kommissionen enig i, at MUAC's rekruttering af yderligere flyveledere er nødvendig for at kunne støtte opfyldelsen af kapacitetsmålene.
- (111) De samlede omkostninger til foranstaltning 6 beløber sig til ca. 4,4 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode. Disse omkostninger vedrører aflønningen af yderligere flyveledere, som indsættes i tredje referenceperiode. Kommissionen bemærker, at præstationsvurderingsorganet har gennemgået omkostningerne ved foranstaltning 6 og anser dem for at være berettigede.
- (112) Kommissionen mener derfor, at foranstaltning 6 er nødvendig for at nå kapacitetsmålene, og at dens omkostninger er forholdsmæssige i lyset af deres operationelle indvirkning på kapaciteten.

#### *Foranstaltning 7*

- (113) Den syvende kapacitetsrelaterede foranstaltning (»foranstaltning 7«) omfatter MUAC's udvikling af et nyt personaleplanlægningssystem med henblik på at støtte gennemførelsen af nye operationelle krav. Foranstaltning 7 omfatter udvikling af en ny ramme for personaleplanlægning, et moderniseret værktøj til vagtordninger og andre værktøjer til personaleplanlægning, som er nødvendige for at gennemføre nye operationelle krav.
- (114) På baggrund af præstationsvurderingsorganets evaluering er Kommissionen enig i, at de effektivitetsgevinster, som det nye personaleplanlægningssystem giver mulighed for, vil bidrage til at forbedre den operationelle præstation og effektivisere leveringen af tjenester.

- (115) De samlede omkostninger til foranstaltning 7 beløber sig til ca. 0,8 mio. EUR (i EUR 2017) i tredje referenceperiode. Kommissionen bemærker, at præstationsvurderingsorganet har gennemgået omkostningerne ved foranstaltning 7 og anser dem for at være berettigede.
- (116) Kommissionen mener derfor, at foranstaltning 7 er nødvendig for at nå kapacitetsmålene, og at dens omkostninger er forholdsmæssige i lyset af deres operationelle indvirkning på kapaciteten.

*Kombinerede virkninger af de kapacitetsrelaterede foranstaltninger, som Belgien og Luxembourg har fremlagt*

- (117) Kommissionen har analyseret de syv kapacitetsrelaterede foranstaltninger, som Belgien og Luxembourg har fremlagt, yderligere med hensyn til deres samlede virkning og med henblik på at vurdere, hvorvidt den samtidige gennemførelse af alle disse foranstaltninger er nødvendig for at nå de lokale præstationsmål for kapacitet.
- (118) I den forbindelse noterer Kommissionen sig præstationsvurderingsorganets konklusioner om, at disse syv kapacitetsrelaterede foranstaltninger betragtet under ét er hensigtsmæssige og berettigede i betragtning af deres samlede forventede operationelle resultat og den deraf følgende virkning for kapaciteten. Ifølge præstationsvurderingsorganets analyse giver den kombinerede gennemførelse af disse foranstaltninger skeyes og MUAC mulighed for effektivt at håndtere de forventede trafikniveauer i perioder med spidsbelastning, og samtidig styrker de fleksibiliteten og modstandsdygtigheden i udøvelsen af tjenester i tilfælde af uforudsete eller ustabile omstændigheder. Præstationsvurderingsorganet bekræfter endvidere, at gennemførelsen af disse kapacitetsrelaterede foranstaltninger samlet set ikke fører til overkapacitet af de luftfartstjenester, der udøves i Belgiens og Luxembourgs luftrum i de resterende måneder af tredje referenceperiode <sup>(22)</sup>. Endelig påpeger præstationsvurderingsorganet, at de foranstaltninger, der er fremlagt i det reviderede udkast til præstationsplan, i forbindelse med uddannelse og ansættelse af yderligere flyveledere supplerer de organisatoriske og tekniske foranstaltninger, der muliggør en øget kapacitet.

*Konklusioner om de foranstaltninger, som Belgien og Luxembourg har påberåbt sig som begrundelse for de konstaterede afvigelser fra de unionsdækkende omkostningseffektivitetstendenser*

- (119) Med hensyn til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 konkluderer Kommissionen på grundlag af konklusionerne i betragtning 71-118, at de omkostninger, som Belgien og Luxembourg har fremlagt for foranstaltning 1 og 2, er delvist nødvendige og forholdsmæssige for at nå præstationsmålene for kapacitet, mens omkostningerne ved foranstaltning 3-7 er fuldt ud nødvendige og forholdsmæssige for at nå disse mål.
- (120) Nedenstående tabel viser de kapacitetsrelaterede foranstaltningers deraf følgende bidrag til forskellen i forhold til de unionsdækkende DUC-tendenser nævnt i betragtning 70 med hensyn til det relevante år, nemlig 2024.

Kapacitetsrelaterede foranstaltninger, som Belgien og Luxembourg har fremlagt	Bidrag til forskellen i forhold til de unionsdækkende DUC-tendenser for afgiftszonen Belgien-Luxembourg udtrykt i EUR 2017 under hensyntagen til de omkostninger, som Kommissionen anser for nødvendige og forholdsmæssige for at nå kapacitetsmålene.
Foranstaltning 1	7,7 mio. EUR <sup>(23)</sup>
Foranstaltning 2	0,3 mio. EUR <sup>(24)</sup>
Foranstaltning 3	4,4 mio. EUR
Foranstaltning 4	0,3 mio. EUR
Foranstaltning 5	4,7 mio. EUR

<sup>(22)</sup> Baseret på trafikantagelserne i basistrafikprognosen fra Eurocontrols STATFOR fra oktober 2021.

<sup>(23)</sup> Beløb, der afspejler den andel af omkostningerne ved foranstaltning 1, som Kommissionen fandt nødvendig og forholdsmæssig for at nå de lokale præstationsmål for kapacitet i overensstemmelse med konklusionerne i betragtning 82.

<sup>(24)</sup> Beløb, der afspejler den andel af omkostningerne ved foranstaltning 2, som Kommissionen fandt nødvendig og forholdsmæssig for at nå de lokale præstationsmål for kapacitet i overensstemmelse med konklusionerne i betragtning 90.



Foranstaltning 6	1,5 mio. EUR
Foranstaltning 7	0,3 mio. EUR
<b>I alt</b>	<b>19,2 mio. EUR</b>

- (121) Som vist i tabellen i betragtning 120 berettiger de kapacitetsrelaterede foranstaltninger til 19,2 mio. EUR ekstra (i EUR 2017) i forhold til de unionsdækkende DUC-tendenser. Dette ekstra beløb er større end den anslåede afvigelse fra tredje referenceperiodes unionsdækkende DUC-tendens, som beløber sig til 8,2 mio. EUR (i EUR 2017), men det er mindre end den anslåede afvigelse på 43,7 mio. EUR (i EUR 2017) fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens. Belgien og Luxembourg har derfor stadig en uberettiget forskel på 24,5 mio. EUR (i EUR 2017) til den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens.
- (122) Kommissionen konkluderer derfor, at kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. i), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 ikke er opfyldt for så vidt angår Belgien og Luxembourg.
- (123) Kommissionen bemærker endvidere, at Belgien og Luxembourg i det reviderede udkast til præstationsplan ikke har fremlagt nogen omstrukturingsforanstaltninger, som retfærdiggør en afvigelse fra den unionsdækkende DUC-tendens eller fra den langsigtede unionsdækkende DUC-tendens i henhold til kriteriet i punkt 1.4, litra d), nr. ii), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317.

#### **Konklusion om vurderingen af de reviderede præstationsmål**

- (124) I lyset af vurderingen i betragtning 22-123 konkluderer Kommissionen, at præstationsmålene for omkostningseffektivitet for afgiftszonen Belgien-Luxembourg ikke er i overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål.

#### **KONKLUSIONER FRA VURDERINGEN AF DE REVIDEREDE PRÆSTATIONSMÅL FORETAGET I OVERENSSTEMMELSE MED PUNKT 2 I BILAG IV TIL GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) 2019/317**

#### **Reviderede præstationsmål for kapacitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester — punkt 2.1, litra c), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317**

- (125) I gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/728 gav Kommissionen udtryk for betænkeligheder med hensyn til de mål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontroltjenester, som Belgien har foreslået i udkastet til præstationsplan. Disse mål for omkostningseffektivitet gælder kun for tårn- og indflyvningskontroltjenester udført i Bruxelles lufthavn. Kommissionen mente i nævnte gennemførelsesafgørelse, at Belgien skulle have begrundet disse mål yderligere eller nedjusteret dem.
- (126) Kommissionen bemærker, at det reviderede udkast til præstationsplan indeholder forbedrede præstationsmål for omkostningseffektivitet for Belgien for kalenderårene 2022-2024, herunder en reduktion af de fastlagte omkostninger i real værdi for disse kalenderår. Kommissionen bemærker, at DUC-tendensen for tårn- og indflyvningskontroltjenester på + 4,5 % i tredje referenceperiode ikke desto mindre fortsat er højere end DUC-tendensen for enhedsomkostninger til overflyvningstjenester på + 1,9 % i tredje referenceperiode, og den er fortsat højere end den faktiske DUC-tendens for tårn- og indflyvningskontroltjenester på + 0,5 %, der er konstateret i anden referenceperiode. Kommissionen bemærker endvidere, at DUC for tårn- og indflyvningskontroltjenester i Bruxelles lufthavn fortsat er højere, med en anslået betydelig margen på 55 %, end den gennemsnitlige DUC for tårn- og indflyvningskontroltjenester i dens relevante sammenligningsgruppe af lufthavne.

- (127) I lyset af vurderingen i betragtning 125 og 126 konkluderer Kommissionen, at de reviderede præstationsmål for omkostningseffektivitet for tårn- og indflyvningskontrolltjenester, som Belgien har foreslået, fortsat giver anledning til betænkeligheder. Kommissionen gentager derfor sit synspunkt fra gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/728 om, at Belgien bør give passende begrundelser for disse mål eller nedjustere dem.

**Incitamentsordninger til opfyldelse af præstationsmål for kapacitet — punkt 2.1, litra f), i bilag IV til gennemførelsesforordning (EU) 2019/317**

- (128) I gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/728 konkluderede Kommissionen, at Belgien og Luxembourg skulle revidere deres incitamentsordninger med henblik på at nå målene for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, således at den maksimale økonomiske ulempe, der følger af disse incitamentsordninger, fastsættes på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen. Kommissionen bemærker, at Belgien og Luxembourg ikke har ændret disse incitamentsordninger i det reviderede udkast til præstationsplan.
- (129) Kommissionen konkluderer derfor, at de incitamentsordninger, som Belgien og Luxembourg har angivet i det reviderede udkast til præstationsplan, fortsat giver anledning til betænkeligheder. Kommissionen understreger derfor sit synspunkt om, at Belgien og Luxembourg bør revidere deres incitamentsordninger med henblik på at nå målene for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet, således at de maksimale økonomiske ulemper, der hidrører fra disse incitamentsordninger, ligger på et niveau, der har en væsentlig indvirkning på indtægtsrisikoen, som det kræves i artikel 11, stk. 3, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Efter Kommissionens opfattelse bør den reviderede incitamentsordning føre til en maksimal økonomisk ulempe på 1 % eller derover af de fastlagte omkostninger.

**KONKLUSIONER**

- (130) I lyset af ovenstående bør Belgien og Luxembourg træffe afhjælpende foranstaltninger som omhandlet i artikel 11, stk. 3, litra c), tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 549/2004. De afhjælpende foranstaltninger bør gøre det muligt for Belgien og Luxembourg at opnå overensstemmelse med de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet for tredje referenceperiode, som, på grundlag af Kommissionens vurdering i denne afgørelse, svarer til en reduktion af de fastlagte omkostninger for overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg på 24,5 mio. EUR udtrykt i real værdi i 2017-priser.
- (131) Kommissionen bemærker, at Belgien har til hensigt at foretage en overensstemmelseskontrol af skeyes' og MUAC's præstation, hvori landet har opfordret Kommissionens tjenestegrene til at deltage som observatører. Kommissionen forstår, at overensstemmelseskontrollen vil støtte Belgiens udarbejdelse af et udkast til endelig præstationsplan, som bør tage hensyn til de afhjælpende foranstaltninger. Hvis denne overensstemmelseskontrol frembringer ny dokumentation, agter Kommissionen at tage denne nye dokumentation i betragtning.
- (132) Visse afhjælpende foranstaltninger, som Belgien og Luxembourg skal træffe i overensstemmelse med denne afgørelse, kan på grund af deres art muligvis ikke få fuld virkning i tredje referenceperiode. Belgien og Luxembourg bør dog stadig begynde at gennemføre dem i tredje referenceperiode på baggrund af bindende forpligtelser, der skal fastsættes som en del af deres udkast til endelige præstationsplaner, selv hvis disse foranstaltninger medfører forbedringer af omkostningseffektiviteten i næste referenceperiode.
- (133) De afhjælpende foranstaltninger bør træffes som en del af de udkast til endelige præstationsplaner, der skal forelægges Kommissionen senest tre måneder efter datoen for vedtagelsen af denne afgørelse i overensstemmelse med artikel 15, stk. 6, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317. Disse udkast til endelige præstationsplaner bør vedtages individuelt på nationalt plan af Belgien og Luxembourg, da fastsættelse af præstationsmål på FABEC-niveau er ophørt som følge af Frankrigs, Tysklands og Nederlændenes tilbagetrækning fra det reviderede FABEC-udkast til præstationsplan som beskrevet i betragtning 6.
- (134) I lyset af resultaterne i denne afgørelse bør Belgien og Luxembourg på passende vis løse følgende problemer:
- a) ukorrekt anvendelse af de respektive lovbestemmelser, der styrer trafikrisikodeling, omkostningsrisikodeling og incitamentsordninger for MUAC som nævnt i betragtning 46 og 47

- b) anmodning om, at de nationale tilsynsmyndigheder bekræfter, at de omkostninger, der blev opkrævet i anden referenceperiode for de annullerede og forsinkede investeringer i anlægsaktiver, ikke opkræves dobbelt af luftrumsbrugerne i tilfælde af, at disse investeringer bliver foretaget på et senere tidspunkt, som nævnt i betragtning 48 og 49
- c) ukorrekte finansieringsordninger for omkostninger i forbindelse med tjenester, der udføres i grænseoverskridende områder som nævnt i betragtning 56-62
- d) ukorrekt fordeling af indflyvningsomkostningerne mellem overflyvningstjenester og tårn- og indflyvningskontroltjenester for så vidt angår skeyes som nævnt i betragtning 63-67
- e) mangel på tilstrækkelige begrundelser for Belgiens overdrevne omkostningseffektivitetsmål for tårn- og indflyvningskontroltjenester som nævnt i betragtning 125, 126) og 127
- f) ukorrekt niveau for de maksimale økonomiske ulemper i Belgiens og Luxembourgs incitamentsordninger til støtte for opfyldelsen af målene for overflyvningskapacitet og tårn- og indflyvningskontrolkapacitet som nævnt i betragtning 128 og 129.

(135) Udvalget for det Fælles Luftrum har ikke afgivet udtalelse. Det blev anset for at være nødvendigt med en gennemførelsesretsakt, og formanden forelagde udkastet til en gennemførelsesretsakt for appeludvalget til yderligere drøftelse. Appeludvalget har ikke afgivet udtalelse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

#### Artikel 1

1. Belgien og Luxembourg fastlægger og underretter Kommissionen om afhjælpende foranstaltninger med henblik på at opnå overensstemmelse mellem de nationale præstationsmål for omkostningseffektivitet og de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet for den tredje referenceperiode senest tre måneder efter datoen for vedtagelse af denne afgørelse.
2. Belgien og Luxembourg begynder at anvende disse afhjælpende foranstaltninger med hensyn til skeyes og Maastricht Upper Area Control Centre («MUAC») i tredje referenceperiode. Foranstaltningerne skal føre til en reduktion af de fastlagte omkostninger for overflyvningsafgiftszonen Belgien-Luxembourg med et beløb, der fører til overensstemmelse mellem de nationale præstationsmål for omkostningseffektivitet og de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet. Beløbet fastsættes nærmere af Belgien og Luxembourg på grundlag af resultaterne af overensstemmelseskontrollen som omhandlet i betragtning 131 i denne afgørelse og gennemgået af Kommissionen som led i dens vurdering i henhold til artikel 15, stk. 7, i gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 under hensyntagen til den dokumentation, der følger af nævnte overensstemmelseskontrol. De afhjælpende foranstaltninger skal føre til en reduktion af både skeyes' og MUAC's driftsomkostninger.
3. Belgien og Luxembourg kan ved fastlæggelsen af de afhjælpende foranstaltninger også tage hensyn til de foreslåede supplerende foranstaltninger, som er fastsat i bilaget.
4. Belgien og Luxembourg medtager oplysninger i deres respektive præstationsplaner, som viser, at skeyes og MUAC faktisk vil gennemføre de afhjælpende foranstaltninger.

#### Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien og Storhertugdømmet Luxembourg.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. juni 2023.

På Kommissionens vegne  
Adina-Ioana VĂLEAN  
Medlem af Kommissionen

## BILAG

**FORESLÅEDE SUPPLERENDE FORANSTALTNINGER**

Belgien og Luxembourg kan træffe følgende foranstaltninger for at afhjælpe uoverensstemmelsen mellem præstationsmålene for omkostningseffektivitet for afgiftszonen Belgien-Luxembourg og de unionsdækkende præstationsmål for omkostningseffektivitet:

- 1) ændre DISPO-ordningen for funktionel tilgængelighed, som anvendes i Belgien, for at reducere dens virkning på omkostningsgrundlaget for afgiftszonen Belgien-Luxembourg
  - 2) fratage egenkapitalforrentningen af skeyes, som efter planen skal opkræves som en del af kapitalomkostningerne
  - 3) via en ekstraordinær omkostningsreduktion refundere luftrumsbrugerne et eventuelt overskud fra 2022 som følge af trafikrisikodelingsmekanismen eller fra forskellen mellem de fastlagte og de faktiske omkostninger.
-