

## ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/2255 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Οκτωβρίου 2022

σχετικά με την έναρξη της αναλυτικής εξέτασης ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανόμενων στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς, το οποίο υποβλήθηκε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 7438]

(Τα κείμενα στη γαλλική, γερμανική και ολλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού <sup>(1)</sup> («κανονισμός-πλαίσιο»), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 <sup>(2)</sup>, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 10 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να καθορίσουν, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε επίπεδο λειτουργικών τμημάτων του εναέριου χώρου (στο εξής: FAB), δεσμευτικούς στόχους επιδόσεων για κάθε περίοδο αναφοράς του μηχανισμού επιδόσεων των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των λειτουργιών δικτύου. Οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων πρέπει να συνάδουν με τους στόχους σε κλίμακα Ένωσης που έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή για την οικεία περίοδο αναφοράς.
- (2) Οι στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς αρχικά καθορίστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής <sup>(3)</sup>. Δεδομένου ότι οι εν λόγω στόχοι επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και τα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που υποβλήθηκαν στη συνέχεια τον Οκτώβριο του 2019 από τα κράτη μέλη καταρτίστηκαν πριν από την έξαρση της πανδημίας COVID-19 τον Μάρτιο του 2020, δεν έλαβαν υπόψη τη σημαντική μείωση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω των μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη και τρίτες χώρες για την ανάσχεση της πανδημίας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1.

<sup>(3)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/903 της Επιτροπής, της 29ης Μαΐου 2019, σχετικά με τον καθορισμό στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς από την 1η Ιανουαρίου 2020 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2024 (ΕΕ L 144 της 3.6.2019, σ. 49).

- (3) Για την αντιμετώπιση του αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής<sup>(4)</sup> θεσπίστηκαν έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς, τα οποία παρεκκλίνουν από τις διατάξεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Στις 2 Ιουνίου 2021 η Επιτροπή εξέδωσε την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891<sup>(5)</sup> σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Σε αυτήν τη βάση, τον Οκτώβριο του 2021 τα κράτη μέλη υπέβαλαν στην Επιτροπή προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που περιέχουν αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων σε τοπικό επίπεδο για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (4) Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728 της Επιτροπής<sup>(6)</sup> σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανομένων στα προσχέδια εθνικών σχεδίων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου απευθυνόταν στο Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία.
- (5) Όσον αφορά το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που καθορίστηκε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες (στο εξής: προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC), η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου – Λουξεμβούργου δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης και εξέδωσε συστάσεις για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων.
- (6) Ως απάντηση στον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, ο οποίος άρχισε στις 24 Φεβρουαρίου 2022, η Ένωση επέβαλε περιοριστικά μέτρα που απαγορεύουν στους ρωσικούς αερομεταφορείς, σε κάθε αεροσκάφος νηολογημένο στη Ρωσία και σε κάθε αεροσκάφος που δεν είναι νηολογημένο στη Ρωσία αλλά ανήκει ή ναυλώνεται ή ελέγχεται με οποιονδήποτε τρόπο από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, οντότητα ή φορέα της Ρωσίας, να προσγειώνεται, να απογειώνεται ή να υπερίπταται του εδάφους της Ένωσης. Τα εν λόγω περιοριστικά μέτρα και τα αντίμετρα που έλαβε η Ρωσία οδήγησαν σε αλλαγές στην εναέρια κυκλοφορία στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν πληγεί σοβαρά από τη σημαντική μείωση του αριθμού των υπερπτήσεων στον υπό την αρμοδιότητά τους εναέριο χώρο. Ωστόσο, σε κλίμακα Ένωσης, ο παρατηρούμενος αντίκτυπος των εν λόγω μέτρων στον αριθμό των πτήσεων ήταν περιορισμένος, σε αντίθεση με την απότομη μείωση της εναέριας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Ευρώπη ως αποτέλεσμα της έξαρσης της πανδημίας COVID-19.
- (7) Στις 13 Ιουλίου 2022 το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες υπέβαλαν αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC για την τρίτη περίοδο αναφοράς προς αξιολόγηση από την Επιτροπή.
- (8) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση γνωμοδότησης σχετικά με την αξιολόγηση του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του FABEC.
- (9) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των τοπικών στόχων επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο σημείο 1 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού, και λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Όσον αφορά κάθε κύριο πεδίο επιδόσεων και τους σχετικούς στόχους επιδόσεων, η Επιτροπή συμπλήρωσε την αξιολόγησή της με επανεξέταση των στοιχείων που παρατίθενται στο σημείο 2 του παραρτήματος IV του εν λόγω εκτελεστικού κανονισμού.

<sup>(4)</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2020/1627 της Επιτροπής, της 3ης Νοεμβρίου 2020, σχετικά με έκτακτα μέτρα για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) του μηχανισμού επιδόσεων και του συστήματος χρέωσης τελών του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού λόγω της πανδημίας COVID-19 (ΕΕ L 366 της 4.11.2020, σ. 7).

<sup>(5)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/903 (ΕΕ L 195 της 3.6.2021, σ. 3).

<sup>(6)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/728 της Επιτροπής, της 13ης Απριλίου 2022, σχετικά με την έλλειψη συνοχής ορισμένων στόχων επιδόσεων περιλαμβανομένων στα προσχέδια εθνικών σχεδίων επιδόσεων και σχεδίων επιδόσεων λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου που υποβλήθηκαν από το Βέλγιο, τη Γερμανία, την Ελλάδα, τη Γαλλία, την Κύπρο, τη Λετονία, το Λουξεμβούργο, τη Μάλτα, τις Κάτω Χώρες, τη Ρουμανία και τη Σουηδία σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς και σχετικά με τη διατύπωση συστάσεων για την αναθεώρηση των εν λόγω στόχων (ΕΕ L 135 της 12.5.2022, σ. 4).

- (10) Η βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR του Eurocontrol που δημοσιεύθηκε τον Ιούνιο του 2022 λαμβάνει υπόψη τη μεταβολή των συνθηκών που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (6). Με βάση την εν λόγω πρόβλεψη, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες δεν προβλέπεται να υποστούν σημαντικές αλλαγές στις ροές εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς ως αποτέλεσμα του πολέμου της Ρωσίας στην Ουκρανία. Ως εκ τούτου, η εν λόγω μεταβολή των συνθηκών δεν επηρεάζει άμεσα τους στόχους επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC ούτε την αξιολόγηση των εν λόγω στόχων όσον αφορά τη συνοχή τους με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

#### ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΡΞΗ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΕΞΕΤΑΣΗΣ

##### Στόχοι επιδόσεων που δημιουργούν αμφιβολίες

- (11) Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι αρχικοί στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου, όπως περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021, καθώς και οι αντίστοιχοι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε τον Ιούλιο του 2022.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Αρχικοί στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή (οι οποίοι περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021), εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
Αναθεωρημένοι στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή (οι οποίοι περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC), εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

- (12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι στόχοι επιδόσεων για τα ημερολογιακά έτη 2022, 2023 και 2024 αναθεωρήθηκαν προς τα κάτω, ενώ η βασική τιμή για το 2014 αναθεωρήθηκε προς τα πάνω. Επιπλέον, όσον αφορά τη βασική τιμή για το 2019 εφαρμόστηκε μια ήσσονος σημασίας τεχνική προσαρμογή, η οποία δεν είναι σημαντική για την αξιολόγηση των στόχων επιδόσεων.
- (13) Το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αιτιολόγησαν την προτεινόμενη προσαρμογή της βασικής τιμής για το 2014 κυρίως με βάση τις αλλαγές στη μεθοδολογία κατανομής του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, οι οποίες εισήχθησαν στην τρίτη περίοδο αναφοράς. Παρόμοια προσαρμογή εφαρμόστηκε για τη βασική τιμή του 2019 και είχε ήδη συμπεριληφθεί στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021.
- (14) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αναθεώρηση των στόχων οικονομικής αποδοτικότητας για τη χρονική περίοδο από το 2022 έως το 2024 οδηγεί σε συνολική μείωση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά -11,6 % για τα εν λόγω τρία ημερολογιακά έτη και κατά -8,2 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς συνολικά. Οι εν λόγω μειώσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας προκύπτουν τόσο από τις επικαιροποιημένες παραδοχές για την κυκλοφορία που χρησιμοποιήθηκαν στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων όσο και από την προς τα κάτω αναθεώρηση του καθορισμένου κόστους, εκφραζόμενου σε πραγματικούς όρους σε τιμές του 2017.
- (15) Οι αλλαγές στις προβλέψεις κυκλοφορίας για τα ημερολογιακά έτη 2022 έως 2024 παρουσιάζονται στον κατωτέρω πίνακα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η πρόβλεψη κυκλοφορίας που χρησιμοποιήθηκε στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων βασίζεται στη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR του Eurocontrol του Ιουνίου του 2022.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	2022	2023	2024
Αρχική πρόβλεψη κυκλοφορίας (που περιλαμβάνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021), εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	2 066	2 226	2 387
Επικαιροποιημένη πρόβλεψη κυκλοφορίας (που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων), εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	<b>2 108</b>	<b>2 445</b>	<b>2 542</b>
<b>Διαφορά</b>	<b>+ 2,0 %</b>	<b>+ 9,8 %</b>	<b>+ 6,5 %</b>

- (16) Το αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος για τα ημερολογιακά έτη 2022 έως 2024, εκφραζόμενο σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017, παρουσιάζεται στον κατωτέρω πίνακα.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	2022	2023	2024
Αρχικό καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (που περιλαμβάνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021)	234 εκατ. EUR	242 εκατ. EUR	248 εκατ. EUR
Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	<b>220 εκατ. EUR</b>	<b>230 εκατ. EUR</b>	<b>228 εκατ. EUR</b>
<b>Διαφορά</b>	<b>- 5,9 %</b>	<b>- 4,7 %</b>	<b>- 7,8 %</b>

- (17) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παραδοχές για τον πληθωρισμό στις οποίες βασίζεται ο καθορισμός του καθορισμένου κόστους έχουν αναθεωρηθεί σημαντικά προς τα άνω, όπως περιγράφεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	2022	2023	2024
Αρχικός δείκτης πληθωρισμού, με προβλεπόμενη ετήσια μεταβολή του πληθωρισμού σε παρένθεση (στοιχεία που περιέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021)	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
Αναθεωρημένος δείκτης πληθωρισμού, με ετήσια μεταβολή του πληθωρισμού σε παρένθεση (στοιχεία που περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	<b>115,6 (7,8 %)</b>	<b>119,6 (3,4 %)</b>	<b>121,8 (1,9 %)</b>

- (18) Λόγω της επικαιροποίησης της πρόβλεψης για τον πληθωρισμό, το αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους για τα ημερολογιακά έτη 2022 έως 2024, το οποίο παρουσιάζεται κατωτέρω, παραμένει σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητο και μάλιστα αυξάνεται κατά + 2,9 % για το ημερολογιακό έτος 2023, παρά το γεγονός ότι είναι χαμηλότερο σε πραγματικούς όρους, όπως παρουσιάζεται στην αιτιολογική σκέψη (16).

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	2022	2023	2024
Αρχικό καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους (που περιλαμβάνεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε το 2021)	250 εκατ. EUR	262 εκατ. EUR	273 εκατ. EUR
Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε ονομαστικούς όρους (που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων)	<b>250 εκατ. EUR</b>	<b>269 εκατ. EUR</b>	<b>272 εκατ. EUR</b>
<b>Διαφορά</b>	<b>+ 0,1 %</b>	<b>+ 2,9 %</b>	<b>- 0,3 %</b>

- (19) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι το καθορισμένο κόστος για το 2024 περιλαμβάνει εφάπαξ μείωση ύψους περίπου 8,3 εκατ. EUR σε ονομαστικούς όρους.

- (20) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τρεις πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, δηλαδή η skeyes, η MUAC και η ANA Luxembourg, περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής της ζώνης χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου. Όσον αφορά το κόστος παροχής υπηρεσιών στη ζώνη χρέωσης, το 62 % του καθορισμένου κόστους του 2024 επιβαρύνει τη skeyes, ενώ η MUAC αντιπροσωπεύει το 35 % της βάσης κόστους για το ίδιο έτος. Μόνο το 3 % του συνολικού κόστους παροχής υπηρεσιών στη ζώνη χρέωσης κατανέμεται στην ANA Luxembourg και οι εν λόγω δαπάνες πραγματοποιούνται αποκλειστικά για την παροχή υπηρεσιών προσέγγισης στον εναέριο χώρο γύρω από τον αερολιμένα του Λουξεμβούργου.

#### Διαπιστώσεις

- (21) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου με βάση τα κριτήρια που προβλέπονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (22) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης, ήτοι + 1,9 % για την τρίτη περίοδο αναφοράς υπολείπεται της τάσης σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό συνιστά βελτίωση σε σχέση με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά + 5,7 %, υπολογιζόμενη με βάση το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021.
- (23) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς, ήτοι + 1,1 %, υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (-1,3 %) για την ίδια περίοδο. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό συνιστά βελτίωση σε σχέση με τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά + 4,0 %, υπολογιζόμενη με βάση το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021. Όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 13, η βελτίωση αυτή οφείλεται εν μέρει στην προσαρμογή της βασικής τιμής για το 2014 για τη ζώνη χρέωσης.
- (24) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας του Βελγίου και του Λουξεμβούργου η οποία ανέρχεται σε 83,26 EUR σε EUR2017, είναι κατά 13,2 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή της σχετικής ομάδας σύγκρισης (73,53 EUR σε EUR2017). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά καθίσταται ακόμη μεγαλύτερη κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς, καθώς το καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή του Βελγίου και του Λουξεμβούργου για το 2024 είναι κατά 29,8 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της ομάδας σύγκρισης.
- (25) Επιπλέον, είναι απαραίτητο να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις που παρατηρούνται στις αιτιολογικές σκέψεις (22) έως (24) ανωτέρω από τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 θα μπορούσαν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος, υπό την προϋπόθεση ότι οι παρατηρηθείσες αποκλίσεις από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης και από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλονται αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας ή με μέτρα αναδιάρθρωσης κατά την έννοια του άρθρου 2 σημείο 18) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (26) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαφορά που εκτιμάται από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων μεταξύ, αφενός, του καθορισμένου κόστους κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς που αναφέρεται από το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC και, αφετέρου, του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την ανταπόκριση στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς ανέρχεται σε περίπου 8,2 εκατ. EUR σε EUR2017, ενώ η αντίστοιχη εκτιμώμενη απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται σε περίπου 43,7 εκατ. EUR σε EUR2017.
- (27) Ομοίως, όπως και στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι η πολυπλοκότητα του εναέριου χώρου είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες στους οποίους οφείλεται η απόκλιση του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων από τις τάσεις του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC εξακολουθεί να επισημαίνει ότι η πολυπλοκότητα του εναέριου χώρου Βελγίου – Λουξεμβούργου συνιστά παράγοντα που αυξάνει τον σχετικό φόρτο εργασίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και, ως εκ τούτου, επηρεάζει αρνητικά την παραγωγικότητα των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τη βάση κόστους κατά τη διαδρομή.

- (28) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο δεν απέδειξαν, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, ότι η πολυπλοκότητα της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στη ζώνη χρέωσης θα αυξανόταν σε σύγκριση με τη δεύτερη περίοδο αναφοράς ή ότι θα προέκυπτε πρόσθετο κόστος κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς λόγω αλλαγής στην πολυπλοκότητα των δραστηριοτήτων.
- (29) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ι) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αναφέρονται στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που προκύπτει κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς για τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή skeyes και MUAC σε σχέση με τα μέτρα για την αύξηση της χωρητικότητας.
- (30) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι επτά μέτρα σχετικά με τη χωρητικότητα για τη skeyes και τη MUAC τεκμηριώνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC ως αιτιολόγηση της παρατηρούμενης απόκλισης από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης. Τέσσερα από τα εν λόγω μέτρα είχαν ήδη αναλυθεί στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021, ενώ έχουν συμπεριληφθεί τρία πρόσθετα μέτρα ειδικά για τη MUAC.
- (31) Όσον αφορά τη skeyes, το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC περιγράφει μέτρα που αποσκοπούν στη διατήρηση κατάλληλων επιπέδων χωρητικότητας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας προκειμένου να αντιμετωπιστεί η γήρανση του εργατικού δυναμικού των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και ο επακόλουθος υψηλός αριθμός συνταξιοδοτήσεων που αναμένονται κατά τη διάρκεια της τρίτης και της τέταρτης περιόδου αναφοράς.
- (32) Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν ιδίως την πρόσληψη και την εκπαίδευση νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας με σκοπό την αντικατάσταση όσων προβλέπεται να συνταξιοδοτηθούν και την παροχή της χωρητικότητας που απαιτείται για την προβλεπόμενη κυκλοφορία. Επιπλέον, αναφέρεται ότι η skeyes επιβαρύνεται με σημαντικό κόστος σε σχέση με το «καθεστώς DISPO», το οποίο, σύμφωνα με το βελγικό δίκαιο (?), επιβάλλει την παύση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από τα καθήκοντά τους πέντε έτη πριν από την ημερομηνία συνταξιοδότησής τους. Κατά τη διάρκεια των πέντε αυτών ετών, δικαιούνται προσυνταξιοδότηση και λαμβάνουν αποζημίωση ίση με το 75 % έως 85 % του τελευταίου μισθού τους. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέχονται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας υπάγονται επί του παρόντος στο καθεστώς DISPO στην ηλικία των 56 ετών, ενώ αυτό το όριο ηλικίας πρόκειται να αυξηθεί στα 57 έτη από το 2025 και εξής. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν έχουν υποβληθεί μέτρα μετριασμού από το Βέλγιο προκειμένου να περιοριστεί ο σημαντικός και αυξανόμενος οικονομικός αντίκτυπος του καθεστώτος DISPO στη βάση κόστους της τρίτης περιόδου αναφοράς.
- (33) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι το συνολικό κόστος που παρουσιάζεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τα μέτρα που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις (31) και (32) έχει επαναξιολογηθεί για τα ημερολογιακά έτη 2022 έως 2024, με αποτέλεσμα αύξηση κατά 22,4 % το 2022, κατά 49,0 % το 2023 και κατά 36,8 % το 2024.
- (34) Επιπλέον, το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC αναφέρεται σε πρόσθετο κόστος το οποίο η skeyes θα επιβαρυνθεί για την αντικατάσταση του συστήματός της για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM) με ένα ενιαίο, ολοκληρωμένο και εναρμονισμένο σύστημα διαχείρισης του εναέριου χώρου με τη MUAC και τη βελγική άμυνα, το οποίο στοχεύει στη στήριξη της ενοποίησης των πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών ATM και στην ενίσχυση της χωρητικότητας και της επιχειρησιακής αποδοτικότητας. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το κόστος που συνδέεται με το εν λόγω μέτρο εκτιμάται ότι είναι χαμηλότερο από αυτό που αναφέρεται στο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021, κατά -9,5 % το 2023 και κατά -11,9 % το 2024.
- (35) Όσον αφορά τη MUAC, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αναφέρουν, όπως και στο προσχέδιο επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021, ότι η συλλογική σύμβαση που συνάφθηκε το 2019 συνιστά μέτρο για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας, διότι αποσκοπεί, κατ' ουσίαν, στην αύξηση της διαθεσιμότητας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας για την κάλυψη της ζήτησης κυκλοφορίας. Οι διατάξεις ευελιξίας που θεσπίστηκαν στη σύμβαση συνοδεύονται από αύξηση των μισθολογικών κλιμάκων κατά σχεδόν 11 %, γεγονός που επηρεάζει τη βάση κόστους καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το κόστος που παρουσιάζεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC όσον αφορά το μέτρο αυτό έχει αναθεωρηθεί για τα ημερολογιακά έτη 2022 έως 2024, με αποτέλεσμα αύξηση κατά 7,4 % το 2022, κατά 9,0 % το 2023 και κατά 9,2 % το 2024.
- (36) Λόγω του μεγέθους των αλλαγών στο κόστος που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις (33), (34) και (35), η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο θα πρέπει να εξηγήσουν και να αναλύσουν περαιτέρω τις παραδοχές στις οποίες βασίζεται ο υπολογισμός του εν λόγω κόστους.

(?) Βασιλικό διάταγμα της 23ης Απριλίου 2017.

- (37) Το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC επαναλαμβάνει ότι η επίτευξη των στόχων χωρητικότητας από τη MUAC απαιτεί ενισχυμένη διαδικασία μετεπιχειρησιακής ανάλυσης, συναφή εργαλεία και «εγκαταστάσεις επιχειρηματικών πληροφοριών» που καθιστούν δυνατή την περαιτέρω βελτιστοποίηση του σχεδιασμού των καθημερινών επιχειρήσεων. Το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο αναφέρουν ότι αυτή η δέσμη μέτρων, η οποία ονομάζεται έργο «ΡΑΒΙ», προβλέπεται να παράσχει «μικρή ποσότητα πρόσθετης χωρητικότητας» και να οδηγήσει σε ορισμένες μειώσεις καθυστερήσεων ΑΤΦΜ, με την αποφυγή περιττών επιχειρησιακών περιορισμών για τους χρήστες του εναέριου χώρου (που αναφέρονται ως «υπερβολική ρύθμιση»). Το εκτιμώμενο κόστος του εν λόγω έργου παραμένει αμετάβλητο σε σχέση με το προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC που υποβλήθηκε το 2021. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμβολή της πρωτοβουλίας ΡΑΒΙ στην επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο θα πρέπει να τεκμηριωθεί περαιτέρω, προκειμένου να αξιολογηθεί αν το σχετικό πρόσθετο κόστος μπορεί να προσδιοριστεί ως αναγκαίο και αναλογικό για την απόκλιση από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.
- (38) Επιπλέον, το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνει τρία πρόσθετα μέτρα από τη MUAC, τα οποία το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο θεωρούν ότι δημιουργούν πρόσθετο κόστος που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας. Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν την αρχική εκπαίδευση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, την απασχόληση πρόσθετων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας για τον τομέα των Βρυξελλών της MUAC και ένα νέο σύστημα σχεδιασμού του εργατικού δυναμικού.
- (39) Έχοντας υπόψη την αξιολόγηση που πραγματοποίησε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, το πρόσθετο συνολικό κόστος που ανέφεραν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 38 είναι σημαντικά χαμηλότερο από την απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης που παρατηρείται στις αιτιολογικές σκέψεις 23 και 26. Ως εκ τούτου, ακόμη και αν γινόταν δεκτό ότι όλα αυτά τα μέτρα είναι αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο, είναι σαφές ότι η απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας υπερβαίνει σε χρηματικούς όρους το πρόσθετο κόστος που συνδέεται με τα εν λόγω μέτρα. Συνεπώς, η εν λόγω απόκλιση δεν οφείλεται αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας.
- (40) Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 δεν πληρούται όσον αφορά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.
- (41) Όσον αφορά το κριτήριο που ορίζεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, αρκεί να αναφερθεί ότι το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο δεν παρουσίασαν στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων μέτρα αναδιάρθρωσης τα οποία να δικαιολογούν απόκλιση από την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ή από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Ως εκ τούτου, το κριτήριο που παρατίθεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ii) δεν πληρούται όσον αφορά το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο.

#### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- (42) Με βάση τις διαπιστώσεις που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 41, η Επιτροπή θεωρεί, στο παρόν στάδιο της αξιολόγησης του αναθεωρημένου προσχεδίου του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, ότι εξακολουθούν να υπάρχουν αμφιβολίες ως προς τη συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου.
- (43) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συστάσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2022/728 όσον αφορά τους εν λόγω στόχους επιδόσεων δεν έχουν ληφθεί επαρκώς υπόψη στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC.
- (44) Ειδικότερα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου δεν συνάδουν ούτε με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για την τρίτη περίοδο αναφοράς σε κλίμακα Ένωσης ούτε με τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι το καθορισμένο κόστος για τη ζώνη χρέωσης δεν έχει μειωθεί επαρκώς προκειμένου να διασφαλιστεί η συνοχή με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.
- (45) Επιπλέον, η Επιτροπή δεν διαπίστωσε, με βάση τα στοιχεία και τις αιτιολογήσεις που παρέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC, ότι η σημαντική απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης θα μπορούσε να αποδοθεί αποκλειστικά στο πρόσθετο κόστος που προκύπτει για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο.
- (46) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων του FABEC δεν καθορίζει σημαντικά διαρθρωτικά μέτρα που θα μπορούσαν να μετριάσουν τις προβλεπόμενες αυξήσεις του κόστους κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς και να συμβάλουν στην οικονομική αποδοτικότητα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

- (47) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να αρχίσει την αναλυτική εξέταση που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Οι ακόλουθοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που προτείνονται για τη ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου – Λουξεμβούργου, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς που καθορίστηκε σε επίπεδο λειτουργικού τμήματος εναέριου χώρου από το Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες, εγείρουν αμφιβολίες όσον αφορά τη συνοχή τους με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης:

#### ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

##### Καθορισμένο κόστος μονάδας υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

#### Άρθρο 2

1. Κινείται η διαδικασία αναλυτικής εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 όσον αφορά τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 1.
2. Για την υποστήριξη της περαιτέρω αξιολόγησης των στόχων επιδόσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και οι Κάτω Χώρες παρέχουν, κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, σχετικά πρόσθετα στοιχεία και πληροφορίες όσον αφορά τα στοιχεία που παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

#### Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου, στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, στη Γαλλική Δημοκρατία, στο Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου και στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 24 Οκτωβρίου 2022.

Για την Επιτροπή  
Adina-Ioana VĂLEAN  
Μέλος της Επιτροπής



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΜΗ ΕΞΑΝΤΛΗΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΠΟΥ ΑΠΑΙΤΟΥΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΣΟΝ  
ΑΦΟΡΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΖΩΝΗ ΧΡΕΩΣΗΣ  
ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΒΕΛΓΙΟΥ-ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ**

- 1) Μέτρα που επικαλέστηκαν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο για να δικαιολογήσουν τις παρατηρηθείσες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης λόγω του πρόσθετου κόστους για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας·
  - 2) πολυπλοκότητα της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας στη ζώνη χρέωσης και η εξέλιξή της με την πάροδο του χρόνου·
  - 3) λεπτομερείς παραδοχές και παράμετροι στις οποίες βασίζεται το καθορισμένο κόστος των skeyes και MUAC, για κάθε έτος της τρίτης περιόδου αναφοράς, καταναμημένες ανά κατηγορία κόστους και υπηρεσία·
  - 4) μονάδες εξυπηρέτησης που καταγράφονται και προβλέπονται στη ζώνη χρέωσης, καταναμημένες ανά πάροχο υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
  - 5) κατανομή του κόστους και των μονάδων εξυπηρέτησης της MUAC μεταξύ του τομέα των Βρυξελλών και των άλλων τομέων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της·
  - 6) σχεδιασμός της χωρητικότητας των skeyes και MUAC, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον προγραμματισμένο αριθμό των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, την εκπαίδευση των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και τις προγραμματισμένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού·
  - 7) κατανομή του κόστους μεταξύ των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, καθώς και μεταξύ των υπηρεσιών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σχεδίου επιδόσεων και άλλων υπηρεσιών·
  - 8) προσυνταξιοδοτικό καθεστώς «DISPO» για ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας στο Βέλγιο·
  - 9) συμφωνίες διασυνοριακής παροχής υπηρεσιών με γειτονικές χώρες, και ο επιχειρησιακός και οικονομικός αντίκτυπός τους·
  - 10) δαπάνες που χρεώθηκαν στους χρήστες του εναέριου χώρου κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς για αναβληθείσες ή καθυστερημένες επενδύσεις σε πάγια περιουσιακά στοιχεία.
-