

A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1336 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2023. június 16.)

a harmadik referencia-időszakra meghatározott egyes teljesítménycélok tekintetében Belgium és Luxemburg által az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel összhangban meghozandó korrekciós intézkedésekről*(az értesítés a C(2023) 3852. számú dokumentummal történt)***(Csak a holland és a francia nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (keretrendelet) és különösen annak 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának harmadik bekezdésére,tekintettel az egységes európai égboltra vonatkozó teljesítmény- és díjszámítási rendszer létrehozásáról szóló, 2019. február 11-i (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendeletre ⁽²⁾ és különösen annak 15. cikke (5) bekezdésére,

mivel:

ÁLTALÁNOS MEGFONTOLÁSOK

- (1) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 10. cikke szerint a tagállamoknak nemzeti szinten vagy a funkcionális légtérblokkok szintjén kötelező teljesítménycélokat kell meghatározniuk a léginavigációs szolgálatok és hálózati funkciók teljesítményrendszerének mindegyik referencia-időszakára. E teljesítménycéloknak összhangban kell állniuk a Bizottság által az adott referencia-időszakra vonatkozóan elfogadott uniós szintű teljesítménycélokkal.
- (2) A Covid19-világjárványnak a léginavigációs szolgálatok ellátására gyakorolt hatására reagálva az (EU) 2020/1627 bizottsági végrehajtási rendelet ⁽³⁾ az (EU) 2019/317 végrehajtási rendeletről való rendkívüli eltérésre vonatkozó intézkedéseket határozott meg a harmadik referencia-időszakra. Ezek alapján az (EU) 2021/891 bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁴⁾ felülvizsgált uniós szintű teljesítménycélokat határozott meg a harmadik referencia-időszakra.
- (3) Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia a központi európai funkcionális légtérblokk (a továbbiakban: FABEC) szintjén közösen elfogadta a harmadik referencia-időszakra vonatkozó teljesítménytervezetet (a továbbiakban: teljesítményterv-tervezet), amelyet 2021 októberében nyújtottak be a Bizottságnak. Értékelést követően a Bizottság az (EU) 2022/728 végrehajtási határozatban ⁽⁵⁾ megállapította, hogy a Belgium–Luxemburg útvonal díjszámítási körzetre (a továbbiakban: Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet) vonatkozó, az

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.⁽²⁾ HL L 56., 2019.2.25., 1. o.⁽³⁾ A Bizottság (EU) 2020/1627 végrehajtási rendelete (2020. november 3.) az egységes európai égbolt teljesítmény- és díjszámítási rendszerének harmadik referencia-időszakára (2020–2024) vonatkozó, a Covid19-világjárvány miatti rendkívüli intézkedésekről (HL L 366., 2020.11.4., 7. o.).⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2021/891 végrehajtási határozata (2021. június 2.) a légiforgalmi szolgáltatási hálózat uniós szintű felülvizsgált teljesítménycéljainak a harmadik referencia-időszakra (2020–2024) szóló meghatározásáról és az (EU) 2019/903 végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 195., 2021.6.3., 3. o.).⁽⁵⁾ A Bizottság (EU) 2022/728 végrehajtási határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Németország, Görögország, Franciaország, Ciprus, Lettország, Luxemburg, Málta, Hollandia, Románia és Svédország által benyújtott nemzeti és funkcionális légtérblokk szintű teljesítménytervezetekben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások felsorolásáról (HL L 135., 2022.5.12., 4. o.).

említett teljesítményterv-tervezetben foglalt költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal, és ajánlásokat fogalmazott meg e helyi teljesítménycélok felülvizsgálatára vonatkozóan. Svájc szintén a FABEC tagja, és részt vett a FABEC teljesítményterv-tervezetének kidolgozásában. Az EU és Svájc közötti légiközlekedési megállapodás szerinti teljesítmény- és díjszámítási rendszer hatálya alá tartozó harmadik országgént Svájc a 2022. április 13-i (EU) 2022/780 bizottsági végrehajtási határozat ⁽⁶⁾ útján külön értesítést kapott arról, hogy Belgiumnak és Luxemburnak a FABEC teljesítményterv-tervezetében foglalt helyi költséghatékonysági teljesítménycéljai nincsenek összhangban.

- (4) Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia 2022. július 13-án benyújtotta a Bizottságnak a harmadik referencia-időszakra vonatkozó, felülvizsgált FABEC-teljesítményterv-tervezet (a továbbiakban: felülvizsgált teljesítményterv-tervezet).
- (5) A Bizottság 2022. október 24-én az (EU) 2022/2255 határozatával ⁽⁷⁾ megindította az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (3) bekezdésében említett részletes vizsgálatot (a továbbiakban: részletes vizsgálat) a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetre javasolt – a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt – felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok tekintetében.
- (6) Franciaország, Németország és Hollandia 2022. október 28-án, 2022. november 3-án és 2022. november 4-én arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy elállnak a FABEC szintjén közösen kidolgozott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezettől. Ezzel egyidejűleg e tagállamok önálló, felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezeteket nyújtottak be a Bizottságnak a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan.
- (7) Egy újabb értékelést követően a Bizottság megállapította, hogy a vonatkozó felülvizsgált nemzeti teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal, és erről Franciaországot az (EU) 2023/176 bizottsági határozattal ⁽⁸⁾, Németországot az (EU) 2023/177 bizottsági határozattal ⁽⁹⁾, Hollandiát pedig az (EU) 2023/179 ⁽¹⁰⁾ bizottsági határozattal értesítette. Svájc arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy eláll a felülvizsgált teljesítményterv-tervezettől, és ezzel egyidejűleg 2022. november 4-én felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetét nyújtott be. A Bizottság megállapította, hogy a Svájc felülvizsgált nemzeti teljesítményterv-tervezetében foglalt teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal, és erről a 2022. december 14-i (EU) 2022/178 bizottsági határozattal értesítette Svájcot.
- (8) Belgium és Luxemburg nem jelentett be önálló nemzeti teljesítménytervet. Ennek eredményeként a funkcionális légtérblokk szintjén korábban kidolgozott és a Bizottság (EU) 2022/2255 határozatával megindított részletes vizsgálat tárgyát képező, felülvizsgált teljesítményterv-tervezet szolgál továbbra is alapul Belgium és Luxemburg teljesítménycéljainak értékeléséhez.

⁽⁶⁾ A Bizottság (EU) 2022/780 végrehajtási határozata (2022. április 13.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Svájc által benyújtott funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra meghatározott uniós szintű teljesítménycélok közötti összhang hiányáról és az e célok felülvizsgálatára vonatkozó ajánlások felsorolásáról (HL L 139., 2022.5.18., 218. o.).

⁽⁷⁾ A Bizottság (EU) 2022/2255 határozata (2022. október 24.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján Belgium, Németország, Franciaország, Luxemburg és Hollandia által a funkcionális légtérblokk szintjén benyújtott, a harmadik referencia-időszakra vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt bizonyos teljesítménycélok részletes vizsgálatának megindításáról (HL L 297., 2022.11.17., 71. o.).

⁽⁸⁾ A Bizottság (EU) 2023/176 határozata (2022. december 14.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Franciaország által benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról (HL L 25., 2023.1.27., 70. o.).

⁽⁹⁾ A Bizottság (EU) 2023/177 határozata (2022. december 14.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Németország által benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról (HL L 25., 2023.1.27., 79. o.).

⁽¹⁰⁾ A Bizottság (EU) 2023/179 határozata (2022. december 14.) az 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében Hollandia által benyújtott, felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt teljesítménycélok és a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű teljesítménycélok közötti összhangról (HL L 25., 2023.1.27., 95. o.).

- (9) Ezért ezt a határozatot Belgiumnak és Luxemburnak kell címezni, mivel Franciaország, Németország és Hollandia elállt a FABEC által benyújtott felülvizsgált teljesítményterv-tervezettől, és önálló nemzeti teljesítménytervet nyújtott be. Megállapítást nyert, hogy ezek a tervek összhangban vannak az uniós szintű teljesítménycélokkal (lásd a (7) preambulumbekzdésben említett bizottsági határozatokat).
- (10) A Bizottság szolgálatai 2022. október 27-én küldték el az első információkérés Belgiumnak a részletes vizsgálat tárgyát képező elemekkel kapcsolatban. A Bizottság szolgálatai a Belgiumhoz intézett, 2022. október 27-i levelüket azzal egyidejűleg – kizárólag tájékoztatási céllal – Luxemburnak is megküldték. Ezen információkérésre válaszul a belga hatóságok 2022. november 6-án és 2022. november 9-én továbbították a Bizottság szolgálatainak a léginavigációs szolgáltatóktól kapott információkat.
- (11) A Bizottság szolgálatai 2022. november 9-én értekezletet tartottak a belga hatóságokkal.
- (12) A Bizottság szolgálatai 2022. november 11-én egy második információkérést küldtek Belgiumnak, és 2022. november 28-án további dokumentumokat kaptak a belga hatóságoktól. A Bizottság szolgálatai a Belgiumhoz intézett, 2022. november 11-i levelüket azzal egyidejűleg – kizárólag tájékoztatási céllal – Luxemburnak is megküldték.
- (13) A Bizottság szolgálatai 2022. november 29-én további tájékoztatást kértek Belgiumtól. A belga hatóságok 2022. december 8-án válaszoltak az információkérésre, emellett kiegészítették az adatokat és információkat is, amelyeket 2022. november 28-án nyújtottak be. A Bizottság szolgálatai a Belgiumhoz intézett, 2022. november 29-i levelüket azzal egyidejűleg – kizárólag tájékoztatási céllal – Luxemburnak is megküldték.
- (14) A Bizottság szolgálatai 2022. december 8-án és 2022. december 15-én találkoztak a belga hatóságokkal.
- (15) A Bizottság szolgálatai 2022. december 20-án végleges információkérést küldtek Belgiumnak. A belga hatóságok e kérésre válaszul 2023. január 12-én további információkat nyújtottak be. A Bizottság szolgálatai a Belgiumhoz intézett, 2022. december 20-i levelüket azzal egyidejűleg – kizárólag tájékoztatási céllal – Luxemburnak is megküldték.
- (16) A Bizottság szolgálatai 2023. február 3-án felkérték Luxemburgot, hogy nyújtsa be a Belgium által a – (10), (12), (13) és (15) preambulumbekzdésben említett információkérésekre válaszul benyújtott anyagokkal kapcsolatos, releváns kiegészítő észrevételeit vagy megjegyzéseit. A luxemburgi hatóságok nem nyújtottak be információt a Bizottság szolgálatainak kérésére.
- (17) A Bizottság szolgálatai 2023. március 2-án találkoztak Belgium és Luxemburg hatóságaival.

A FELÜLVIZSGÁLT TELJESÍTMÉNYCÉLOK ÉRTÉKELÉSE A RÉSZLETES VIZSGÁLAT SORÁN

A részletes vizsgálat hatóköre

- (18) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése értelmében a Bizottságot a teljesítményrendszer végrehajtásában segítő teljesítmény-felülvizsgáló szerv jelentéseket nyújtott be a Bizottságnak a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet értékeléséről és a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet tekintetében javasolt felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok részletes vizsgálatáról.

- (19) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben a biztonság, a kapacitás és a környezetvédelem tekintetében kitűzött teljesítménycélok változatlanok maradtak. A Bizottság az (EU) 2022/758 végrehajtási határozatában és az (EU) 2022/2255 határozatában nem tett megállapításokat e teljesítménycélokkal kapcsolatban. Ezért e határozat nem tartalmaz további észrevételeket a biztonság, a kapacitás és a környezetvédelem tekintetében kitűzött teljesítménycélok értékelésére vonatkozóan.
- (20) A részletes vizsgálat lehetővé tette, hogy a Bizottság alaposabban elemezze a Belgium és Luxemburg által javasolt (az alábbi táblázatban bemutatott) költséghatékonysági teljesítménycélokat az uniós szintű teljesítménycélokkal való összehangjukat illetően az (EU) 2022/2255 határozatban megfogalmazott kétségekre tekintettel.

Belgium–Luxemburg útvonali díjszámítási körzet	2014. évi kiindulási érték	2019. évi kiindulási érték	2020–2021	2022	2023	2024
A megállapított egységköltség tekintetében kitűzött, felülvizsgált útvonali költséghatékonysági célok (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

- (21) A részletes vizsgálat az (EU) 2022/2255 határozat mellékletében meghatározott tényezőkre terjedt ki, és a Belgium légtérrel kapcsolatos szolgáltatásokra összpontosított. Ezen okból kifolyólag a Bizottság szolgálatai az információkéréseiket (lásd a (10)–(15) preambulumbekendést) a belga hatóságokhoz intézték, míg Luxemburg illetékes nemzeti hatóságai csak tájékoztatási céllal kapták meg ezeket a kéréseket.

A felülvizsgált teljesítménycélok értékelése az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott értékelési kritériumok alapján

- (22) A Bizottság az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott értékelési kritériumokkal összehangban értékelte a (18) preambulumbekendésben ismertetett felülvizsgált költséghatékonysági teljesítménycélok és az uniós szintű teljesítménycélok összehangját, melynek során figyelembe vette az alábbi (26)–(67) preambulumbekendésben ismertetett részletes vizsgálat megállapításait.
- (23) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) és 1.4. b) pontjában meghatározott kritériumokat illetően a Bizottság megállapítja, hogy a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetre vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok elmaradnak egyrészt a harmadik referencia-időszak alatti uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől, másrészt együttesen a második és harmadik referencia-időszak alatti hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendje valójában nem felel meg az ugyanezen időszak alatti +1,0 %-os uniós szintű trendnek, míg a +1,1 %-os hosszú távú megállapított egységköltség-trendjük jelentősen meghaladja a megfelelő uniós szintű trend szintjét, azaz a –1,3 %-ot.
- (24) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott kritériumot illetően a Bizottság megállapította, hogy Belgiumnak és Luxemburnak a megállapított egységköltségre vonatkozó, reálértéken, 2017. évi árakon kifejezett 83,26 EUR kiindulási értéke 13,2 %-kal magasabb, mint a releváns kontrollcsoport reálértéken, 2017. évi árakon kifejezett 73,53 EUR kiindulási átlagértéke.
- (25) A részletes vizsgálat keretében a Bizottság a Belgium–Luxemburg költséghatékonysági teljesítménycélokra vonatkozó értékelését az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott értékelési kritériumok alapján még a következő tényezők elemzésével támasztotta alá:
- a díjszámítási körzet megállapított költségei léginavigációs szolgáltatónkénti bontásban,
 - a léginavigációs szolgáltatások nyújtásának összetettsége a díjszámítási körzetben,

- a szomszédos országokkal kötött, határokon átnyúló szolgáltatási megállapodások, valamint azok működési és pénzügyi hatása, valamint
- a költségek útvonali és közeli körzeti szolgáltatások közötti felosztása.

A díjszámítási körzet megállapított költségeire vonatkozó megállapítások léginavigációs szolgáltatók szerinti bontásban

- (26) A Bizottság megállapítja, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet tekintetében a 2024. évre (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 89,87 EUR megállapított egységköltséget eredményez, ahogyan az a (18) preambulumbekkezdésben szerepel. Ez a teljesítmény- és díjszámítási rendszer hatálya alá tartozó összes útvonali díjszámítási körzet 2024. évi legmagasabb megállapított egységköltség-szintje.
- (27) A vizsgált díjszámítási körzetet három léginavigációs szolgáltató – nevezetesen a skeyes, a Maastricht Upper Area Control Centre (a továbbiakban: MUAC) és a luxemburgi léginavigációs hatóság (a továbbiakban: ANA Luxembourg) – látja el. Ezenfelül Belgium, illetve Luxemburg nemzeti felügyeleti hatóságainál megállapított költségek merülnek fel.
- (28) Az alábbi táblázat bemutatja, hogy a díjszámítási körzet költségalapja hogyan oszlik meg szervezetenként, és idővel hogyan alakultak e szervezetek költségei.

Belgium–Luxemburg útvonali díjszámítási körzet	2014. évi kiindulási érték (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve)	2019. évi kiindulási érték (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve)	2024. évi megállapított költségek (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve)	Évenkénti változás ⁽¹⁾ 2014 és 2024 között	Évenkénti változás ⁽²⁾ 2019 és 2024 között
skeyes	114 millió EUR	131 millió EUR	135 millió EUR	+ 1,8 %	+ 0,7 %
MUAC	54 millió EUR	61 millió EUR	75 millió EUR	+ 3,7 %	+ 5,5 %
ANA Luxembourg	6 millió EUR	6 millió EUR	6 millió EUR	+ 0,7 %	-0,9 %
Belgium és Luxembourg nemzeti felügyeleti hatóságai ⁽³⁾	13 millió EUR	13 millió EUR	12 millió EUR	-0,5 %	-1,9 %
Összesen	187 millió EUR	211 millió EUR	228 millió EUR	+ 2,2 %	+ 2,0 %

- (29) A 2024-re megállapított költségeket illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a díjszámítási körzet megállapított költségeinek 59 %-a a skeyes számára merül fel, míg a MUAC a költségalap 33 %-áért felel. Az ANA Luxembourg, valamint a belga és a luxemburgi nemzeti felügyeleti hatóság együttes részesedése a megállapított költségek 8 %-át teszi ki.
- (30) A Bizottság elismeri, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet a 2024. évre (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 19,3 millió EUR-val csökkenti a díjszámítási körzet összes megállapított költségét a teljesítményterv-tervezetnek képest. A Bizottság megállapítja, hogy a skeyes (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 16 millió EUR költségcsökkentéssel jelentős mértékben hozzájárul ehhez a csökkentéshez. Belgium szerint a skeyes ezt a költségcsökkentést a következők révén érte el:
- a termelékenység javítása (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve –5,5 millió EUR),
 - beruházási tervének és egyéb működési kiadásainak felülvizsgálata (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve –4,2 millió EUR), valamint
 - rendkívüli költségcsökkentés, amelyet a 2021. évre vonatkozó teljesítményterv-tervezetben megállapított költségek és az adott évre rögzített tényleges költségek (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve –6,5 millió EUR) közötti különbségből eredő többletből finanszíroznak.

⁽¹⁾ Összesített éves növekedési ráta (CAGR).

⁽²⁾ Összesített éves növekedési ráta (CAGR).

⁽³⁾ A légi közlekedés biztonságával kapcsolatos együttműködésről szóló, (legutóbb módosított) 1960. december 13-i nemzetközi Eurocontrol-egyezmény vonatkozásában Belgium és Luxembourg számára felmerült költségeket a nemzeti felügyeleti hatóságok költségei tartalmazzák.

- (31) A Bizottság ugyanakkor megjegyzi, hogy a díjszámítási körzethez rendelt MUAC-költségek a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szinte változatlanok maradtak, mivel csak csekélyebb, (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 0,3 millió EUR összegű költségcsökkentés alkalmazására került sor.
- (32) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv értékelése alapján a Bizottság megjegyzi, hogy mind a skeyes, mind a MUAC reálértéken jelentősen növelte költségeit a második referencia-időszakban, és hogy ezek a költségek tovább emelkedtek a harmadik referencia-időszakban, főként a magasabb személyzeti költségek és egyéb működési költségek miatt. 2024-ben a skeyes személyzeti költségei a tervek szerint 6,9 %-kal meghaladják a 2019. évi szintjüket, ami (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 6,5 millió EUR különbséget jelent. A MUAC esetében a díjszámítási körzetben felmerült személyzeti költségek növekedése a 2019. évi helyzethez képest még jelentősebb, mivel ezek a költségek a tervek szerint 2024-ben 30 %-kal magasabbak lesznek, mint 2019-ben, ami (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 15,0 millió EUR összegű növekedést jelent.
- (33) Az ANA Luxembourg, valamint a belga és a luxemburgi nemzeti felügyeleti hatóság vonatkozásában megállapított költségek nem vetnek fel aggályokat.

A skeyes-ra vonatkozó konkrét észrevételek

- (34) Ami a díjszámítási körzetben a legnagyobb arányú megállapított költséggel rendelkező skeyes-t illeti, a Bizottság további teljesítményértékelési elemzést kapott a teljesítmény-felülvizsgálati szervtől. Ezen elemzésből az derül ki, hogy a skeyes relatív költséghatékonysági teljesítménye romlott az LVNL-hez ⁽¹⁴⁾ képest, amelynek működési környezete nagyon hasonló, és amely a „költséghatékonyság” fő teljesítményterülethez tartozó teljesítménycélok értékelése céljából ugyanazon kontrollcsoportba tartozik ⁽¹⁵⁾. A második referencia-időszak végén a skeyes 2019. évi egységköltsége 2,2 %-kal magasabb volt, mint az LVNL egységköltsége ⁽¹⁶⁾. A (30) preambulumbekzdésben említett (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 6,5 millió EUR összegű egyszeri költségcsökkentés miatti kiigazítást követően a skeyes egységköltsége a harmadik referencia-időszak végére, 2024-ben várhatóan 9,4 %-kal meghaladja az LVNL egységköltségét.
- (35) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv értékelése alapján a skeyes és az LVNL között a költséghatékonyság tekintetében jelentkező különbséget főként a személyzeti költségek okozzák. A felülvizsgált teljesítményterv-tervezet alapján a skeyes 2024-ben 23 %-kal több ráfordítást tervez az útvonali szolgáltatási egységenkénti személyzeti költségek esetében, mint az LVNL. Ez a különbség pénzben kifejezve és a skeyes éves költségalapjához igazítva (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 18,7 millió EUR többletet jelentene a légtérfelhasználók számára az adott évre.
- (36) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a skeyes költséghatékonyságát jelentősen befolyásolják a „DISPO funkcionális rendelkezésreállási rendszer” elnevezésű korengedményes nyugdíjazási rendszerből (a továbbiakban: DISPO-rendszer vagy DISPO) fakadó költségek, amely rendszer a belga joggal ⁽¹⁷⁾ összhangban lehetővé teszi, hogy a skeyes-nél dolgozó légiforgalmi irányítók a törvényes nyugdíjazásuk időpontja előtt öt évvel visszavonuljanak feladataik ellátásától. Ezen öt év alatt utolsó fizetésük 75–85 %-ának megfelelő juttatásban részesülnek. A felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben közölt információk szerint a légiforgalmi irányítók jelenleg 56 éves korban kerülnek a DISPO-rendszerbe, és ez a korhatár 2025-től várhatóan 57 évre emelkedik.
- (37) A Bizottság megjegyzi, hogy a DISPO-rendszer költségeit teljes mértékben a skeyes viseli, amely ezeket a költségeket az útvonali és közeli körzeti költség alapján keresztül áthárítja a légtérfelhasználókra. A Belgium által a harmadik referencia-időszakra vonatkozóan benyújtott múltbeli költségadatokat és részletes jövőbeli költségbebecsléseket alapján a DISPO-rendszerből fakadó útvonali költségek a harmadik referencia-időszak alatt (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) összesen 29 millió EUR-t tesznek ki, és csaknem megduplázódtak a második referencia-időszakhoz képest. A 2024. év tekintetében a DISPO-rendszerből fakadó, útvonali megállapított költségek (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 8,7 millió EUR-t tesznek ki.
- (38) A Bizottság elismeri, hogy a DISPO időarányosan növekvő költségét a rendszer hatálya alá tartozó légiforgalmi irányítók magasabb száma okozza. Tulajdonképpen míg Belgium 2022-ben összesen 43, a DISPO hatálya alá tartozó teljes munkaidős egyenértékről számolt be a skeyes vonatkozásában, ez a szám 2024-ben várhatóan eléri a 71 teljes munkaidős egyenértéket. Belgium a DISPO keretében a teljes munkaidős egyenértékek számának fokozatos és folyamatos növekedésére számít, még a harmadik referencia-időszakot követően is, legalább 2030-ig.

⁽¹⁴⁾ Hollandiai légiforgalmi irányítás (LVNL).

⁽¹⁵⁾ Az (EU) 2021/891 bizottsági végrehajtási határozat 6. cikkében foglaltak szerint.

⁽¹⁶⁾ Sem a skeyes, sem az LVNL egységköltségei nem tartalmazzák a díjszámítási körzetükben a MUAC-nak tulajdonítható szolgáltatási egységeket. A skeyes és az LVNL egységköltségei magukban foglalják az összes útvonali léginavigációs szolgáltatást, beleértve a meteorológiai szolgálatokat (MET) is, amelyeket Hollandiában az LVNL-től elkülönülő meteorológiai szolgálat nyújt.

⁽¹⁷⁾ 2017. április 23-i királyi rendelet.

- (39) A Bizottság megjegyzi, hogy az érintett légiforgalmi irányítók a DISPO-rendszer hatálya alá helyezésük időtartama alatt továbbra is a skeyes rendelkezésre állnak, és a skeyes teljes javadalmazás mellett bármikor visszahívhatja őket szolgálatba az aktív légiforgalmi irányítóktól eltérő feladatok ellátása érdekében. A Belgium által szolgáltatott információk szerint azonban a DISPO hatálya alá helyezett légiforgalmi irányítók közül a skeyes csak nagyon kevés légiforgalmi irányítót hívott ténylegesen vissza. 2015 óta 17 légiforgalmi irányítót hívtak vissza, néhányukat több alkalommal is különböző feladatok ellátására. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által rendelkezésre bocsátott becslések alapján a visszahívott légiforgalmi irányítók 2022-ben körülbelül 4 teljes munkaidős egyenértékkel járultak hozzá az útvonali szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó tevékenységekhez. Ez a 4 teljes munkaidős egyenérték a DISPO keretében rendelkezésre álló összes teljes munkaidős egyenértéknek csupán egytizedét teszi ki. Ez arra utal, hogy a skeyes nagyon korlátozott mértékben veszi igénybe a DISPO keretében rendelkezésre álló személyzetet.
- (40) Belgium a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben nem javasolt mérséklési intézkedéseket a DISPO-rendszer által a harmadik referencia-időszak költségalapjára kifejtett fokozottabb pénzügyi hatás korlátozására.

A MUAC-ra vonatkozó konkrét észrevételek

- (41) A Bizottság megvizsgálta továbbá, hogy a MUAC-megállapodáshoz ⁽¹⁸⁾ tartozó tagállamok, nevezetesen Belgium, Németország, Luxemburg és Hollandia (a továbbiakban: MUAC-államok) hogyan rendelik a MUAC összes felmerült megállapított költségét a saját díjszámítási körzetükhöz.
- (42) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a MUAC megállapított költségei egyetlen kritérium alapján oszlanak meg a MUAC-államok között, nevezetesen a MUAC három szektorcsoportjában ⁽¹⁹⁾ minden év január 1-jén szolgálatban lévő vagy tervezetten szolgálatban lévő, képesítéssel rendelkező légiforgalmi irányítók száma alapján. A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a brüsszeli szektorcsoport (a továbbiakban: brüsszeli szektor) költségeinek 92 %-át a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzethez rendelik. A MUAC két másik szektorcsoportja, nevezetesen a „DECO szektorcsoport” és a „hannoveri szektorcsoport” a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet földrajzi hatályán kívül helyezkedik el, és ezért azok nem keletkeztek ehhez a díjszámítási körzethez rendelt költségeket.
- (43) A Bizottság értelmezése szerint a költségfelosztási módszertanról a MUAC-megállapodás rendelkezik, és azt az a feltételezés támasztja alá, hogy az egyes szektorokon belüli légiforgalmi irányítók száma a szolgáltatásnyújtáshoz szükséges munkaterhelést, és ezáltal a szolgáltatások költségeit és az egyes szektorok összetettségét tükrözi.
- (44) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az elmúlt néhány évben Belgium kifejezésre juttatta e költségfelosztási módszertannak a díjszámítási körzetére gyakorolt hatásaival kapcsolatos aggályait. Belgium különösen azt állítja, hogy a brüsszeli szektorhoz rendelt légiforgalmi irányítók száma alapján kiszámított összes MUAC-költséghez való hozzájárulása aránytalanul magas, figyelembe véve azt a tényt, hogy a brüsszeli szektor viszonylag kevesebb szolgáltatási egységet és ahhoz kapcsolódó bevételt generál, mint a másik két MUAC-szektor. Belgium továbbá rámutat arra, hogy légerének nagyobb összetettsége, amely további munkaterhet ró a légiforgalmi irányítókra, magyarázatot ad arra, hogy a MUAC brüsszeli szektorának szolgáltatási egységenkénti költsége magasabb, mint a másik két MUAC-szektor esetében.
- (45) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv értékelése alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a Belgiumhoz és Luxemburghoz rendelt összes MUAC-költség aránya idővel valóban emelkedett, mivel a brüsszeli szektorhoz rendelt légiforgalmi irányítók száma nőtt. Következésképpen, míg Belgium és Luxemburg 2014-ben a MUAC költségeinek 32 %-ához járult hozzá, ez az arány a harmadik referencia-időszakban 34 %-ra emelkedett. E változásnak a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet költségalapjára gyakorolt hatását tovább fokozza a MUAC összes költségének általános növekedése. A Bizottság megjegyzi, hogy a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet 2024-re megállapított költségei reálértéken 39 %-kal magasabbak, mint 2014-ben ⁽²⁰⁾, míg a díjszámítási körzet szolgáltatási egységei 2024-ben előreláthatólag mindössze 11 %-kal haladják meg a 2014. évi szintjüket.

⁽¹⁸⁾ Az EUROCONTROL által a maastrichti körzeti irányító központban (Maastricht Area Control Centre) légiforgalmi szolgáltatások és létesítmények rendelkezésre bocsátásáról és üzemeltetéséről szóló, 1986. november 25-én aláírt megállapodás.

⁽¹⁹⁾ A MUAC műveletei három szektorcsoportra oszlanak, nevezetesen a „brüsszeli szektorcsoportra”, a „DECO szektorcsoportra” és a „hannoveri szektorcsoportra”.

⁽²⁰⁾ A 2014. évi kiindulási érték alapján számítva.

- (46) A Bizottság tudomásul veszi Belgiumnak a részletes vizsgálat során tett kijelentését, amely szerint a MUAC költségeinek finanszírozására 1986-ban létrehozott módszertan „*költségmegtérülési rendszeren alapul*”, és „*nem a teljesítményrendszer által előírt gazdasági szabályozást követi*”. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv kapcsolódó észrevételei szerint a MUAC-nak ténylegesen előnye származik az úgynevezett teljes költségmegtérülési rendszerből. Ezért annak ellenére, hogy a MUAC az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 1. cikkének (2) bekezdése szerinti teljesítmény- és díjszámítási rendszer hatálya alá tartozó léginavigációs szolgáltató, nem viseli a pénzügyi kockázatokat, illetve nem alkalmazza az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 27. cikkében foglalt közlekedési kockázatmegosztási mechanizmusból, az említett végrehajtási rendelet 28. cikkében foglalt költségmegosztási mechanizmusból fakadó pénzügyi ösztönzőket és az említett végrehajtási rendelet 11. cikkének (3) bekezdésében foglalt, kapacitáscélok elérésére irányuló ösztönzőket.
- (47) A Bizottság megjegyzi, hogy a MUAC tekintetében a teljesítmény- és díjszámítási rendszer végrehajtásának részletes vizsgálata során először megszerzett információk aggályokat vetnek fel a vonatkozó jogi követelményeknek való megfelelés tekintetében. Ez a következtetés nem érinti a Bizottság által az ügyben esetlegesen indított kötelezettség-szegési eljárásokat.

A második referencia-időszak elhalasztott vagy törölt beruházásaihoz kapcsolódó költségek

- (48) A Bizottság megjegyzi, hogy a második referencia-időszakban a skeyes és a MUAC is elhalasztott vagy törölt több, a második referencia-időszakra vonatkozó teljesítményterv részét képező, tervezett állóeszköz-beruházást. E beruházásokért a légtérfelhasználók számára a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet költségalapjának elemeként részleges díjat számítottak fel, annak ellenére, hogy ezek a beruházások nem valósultak meg, és így nem biztosították a várt működési előnyöket. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv számításai szerint ez névértéken és a második referencia-időszak egészére nézve 7,8 millió EUR nyereséget keletkeztetett a skeyes vonatkozásában, és 2,1 millió EUR nyereséget keletkeztetett a MUAC vonatkozásában. Belgium jelzi, hogy a tervei szerint nem téríti vissza a légtérfelhasználóknak a tervezett és be nem fejezett állóeszköz-beruházásokért a második referencia-időszakban felszámított összegeket, mivel úgy véli, hogy a második referencia-időszak tekintetében nincs erre vonatkozó jogi követelmény.
- (49) Amennyiben a második referencia-időszak alatti beruházások közül néhány egy későbbi szakaszban zárul le, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikkének (7) bekezdésével összhangban Belgium és Luxemburg nemzeti felügyeleti hatóságainak biztosítaniuk kell, hogy a második referencia-időszakban már megtérített, kapcsolódó összegeket a harmadik referencia-időszakban vagy az azt követő referencia-időszakokban ne terheljék másodszor a légtérfelhasználókra.

A léginavigációs szolgáltatások díjszámítási körzetben való biztosításának összetettségére és időbeli alakulására vonatkozó megállapítások

- (50) Belgium és Luxemburg azzal érvel, hogy a légtér összetettsége kulcsfontosságú tényezője annak, hogy a javasolt költséghatékonysági teljesítménycéljaik eltérnek az uniós szintű megállapított költség-trendektől. Belgium és Luxemburg kifejti különösen, hogy a Belgium–Luxemburg légtér összetettsége növeli a légiforgalmi irányítók relatív munkaterhelését, és ezáltal negatívan befolyásolja a légiforgalmi irányítók produktivitását és az útvonali költségápolat.
- (51) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításaira tekintettel a Bizottság elismeri, hogy Belgium és Luxemburg díjszámítási körzetében a légtér a járatok nagy száma és a járatok különféle repülési útvonalai miatt rendkívül összetett. A skeyes és a MUAC ezért összetett működési feltételekkel szembesül.
- (52) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Belgium és Luxemburg nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a harmadik referencia-időszakban a műveletek összetettebbé váltak, mint a második referencia-időszakban, vagy hogy a harmadik referencia-időszak fennmaradó hónapjaiban azok még összetettebbé válnának.
- (53) A rendelkezésre álló információk alapján, amelyeket a teljesítmény-felülvizsgálati szerv alaposabban elemzett, a műveletek összetettsége a második referencia-időszakban mind a skeyes, mind a MUAC tekintetében viszonylag stabil maradt. 2020-ra és 2021-re vonatkozóan – a Covid19-világjárványból fakadó rendkívül alacsony szintű forgalom miatt – nem vonhatók le érdemi következtetések a műveletek összetettségével kapcsolatban. A harmadik referencia-időszak fennmaradó részét illetően nincs bizonyíték annak feltételezésére, hogy a műveletek összetettsége jelentősen eltérne a második referencia-időszak alatt megfigyelt helyzettől.

- (54) Tekintettel arra, hogy Belgium és Luxemburg díjszámítási körzetében a műveletek viszonylag nagy összetettsége rendes forgalmi körülmények között időben állandó volt, amint azt az (52) és (53) preambulumbekzdés kifejti, a Bizottság úgy véli, hogy erre az összetettségre nem lehet hivatkozni a harmadik referencia-időszak alatti költségnövekedés indokaként. Ezért az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a) és b) pontjában meghatározott értékelési kritériumok tekintetében a Bizottság fenntartja a (23) preambulumbekzdésben tett megállapításokat.
- (55) A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában foglalt értékelési kritériumhoz használt léginavigációs szolgáltatói kontrollcsoportok meghatározásakor már figyelembe vette a műveletek összetettségét. A jelenleg megállapított kontrollcsoportok hasonló működési és gazdasági feltételekkel jellemzett léginavigációs szolgáltatókból állnak, Belgium és Luxemburg kontrollcsoportja pedig Ausztriából, Svájcól és Hollandiából áll, amelyek mindegyike viszonylag összetett működési környezettel szembesül. Ezért a IV. melléklet 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritérium tekintetében a (24) preambulumbekzdésben tett megállapítást a Bizottság fenntartja.

A szomszédos országokkal kötött, határokon átnyúló szolgáltatási megállapodásokra, valamint azok működési és pénzügyi hatására vonatkozó megállapítások

- (56) Belgium és Luxemburg a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben kifejti, hogy a MUAC brüsszeli szektora magában foglalja Franciaország és Németország légtérén belüli, határokon átnyúló szolgáltatások nyújtását. Belgium és Luxemburg pontosítja továbbá, hogy az adott, határokon átnyúló területeken a MUAC által ellenőrzött járatok útvonalai szolgáltatási egységeit a tagállamok díjszámítási körzeteiben tartják nyilván, míg a nyújtott szolgáltatások költségeit a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetben repülő felhasználókra terhelik. Belgium és Luxemburg rámutat, hogy ez a helyzet a díjszámítási körzetén belül a megállapított egységköltség növekedéséhez vezet.
- (57) A részletes vizsgálat során a Bizottság elemezte a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzethez kapcsolódó, határokon átnyúló szolgáltatási megállapodásokat. A Bizottság megállapította, hogy a MUAC három, határokon átnyúló franciaországi és németországi területen nyújt szolgáltatásokat, amelyek a munkaterhelés szempontjából jelentősek, és amelyekért a MUAC nem részesül pénzügyi ellentételezésben a szolgáltatásnyújtást átruházó tagállamoktól. Ugyanez az észrevétel fogalmazható meg Hollandia légtérén belül található két olyan, határokon átnyúló területtel kapcsolatban is, ahol a szolgáltatások nyújtását a skeyes-ra ruházták át.
- (58) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett további elemzés alapján a Bizottság becslése szerint a MUAC és a skeyes által az (57) preambulumbekzdésben említett, határokon átnyúló területeken nyújtott szolgáltatások 2019-ben (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) összesen mintegy 12,2 millió EUR költséget jelentettek, amelyből a MUAC részesedése (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 6,8 millió EUR-t, a skeyes részesedése pedig (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 5,4 millió EUR-t tett ki.
- (59) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy Belgium nem számolt be arról, hogy a második vagy a harmadik referencia-időszakban változtak volna a határokon átnyúló területeken a skeyes és a MUAC által nyújtott szolgáltatások. E tevékenységek köre nem bővült, és a léginavigációs szolgáltatók számára a második és harmadik referencia-időszakban nem okoztak további munkaterhet. Ennélfogva, mivel a járulékos költségek arányosan stabilak maradtak a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet teljes költségalapjához viszonyítva, a skeyes és a MUAC által a határokon átnyúló területeken nyújtott szolgáltatások nem gyakorolnak jelentős hatást a költséghatékonysági trendek kiszámítására. Ezért a IV. melléklet 1.4 a) és b) pontjában meghatározott értékelési kritériumok tekintetében a (23) preambulumbekzdésben tett megállapításokat a Bizottság fenntartja.
- (60) Végezetül, míg a vizsgált, határokon átnyúló szolgáltatási megállapodások – a műveletek összetettségének csökkentése és a szolgáltatások hatékonyságának növelése révén – jelentős előnyökkel járnak, az 550/2004/EK rendelet 15. cikkében meghatározott „felhasználó fizet” elv azt jelenti, hogy „a légtérfelhasználóknak kell megfizetniük azokat a költségeket, amelyeket a felhasználás pontján, illetve ahhoz a lehető legközelebb azok idéznek elő”⁽²¹⁾. Ennek megfelelően az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 21. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a díjszámítási körzeteknek „összhangban kell állniuk a biztosított léginavigációs szolgáltatásokkal”, továbbá kimondja, hogy azok „kiterjedhetnek egy másik tagállamban székhellyel rendelkező léginavigációs szolgáltatók által a határokon átnyúló légtérrel összefüggésben nyújtott szolgáltatásokra is”. Az említett végrehajtási rendelet 22. cikkének (1) bekezdése kimondja továbbá azt, hogy a díjszámítási körzet költségalapja „az adott díjszámítási zónában biztosított léginavigációs szolgáltatásokhoz kapcsolódó megállapított költségeknek felel meg”.

⁽²¹⁾ A léginavigációs szolgáltatóknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 96., 2004.3.31., 10. o.) (22) preambulumbekzdése.

- (61) A (60) preambulumbekzdésben foglaltak fényében a Bizottság úgy véli, hogy a léginavigációs szolgáltatásoknak az (57) preambulumbekzdésben említett, határokon átnyúló területeken történő biztosítására vonatkozó finanszírozási rendelkezések nincsenek összhangban a teljesítmény- és díjszámítási rendszert alátámasztó jogi követelményekkel. Ez a következtetés nem érinti a Bizottság által a jelen ügyben esetlegesen indított kötelezettség-szegési eljárásokat.
- (62) mivel a határokon átnyúló területeken nyújtott szolgáltatások finanszírozása nincs összhangban a (60) preambulumbekzdésben említett jogi rendelkezésekkel, az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritériumhoz nem használható fel a 2019. évi kiindulási érték esetleges kiigazításának indokolására. Ezen túlmenően a teljesítmény-felülvizsgálati szerv megállapításaira tekintettel, még ha a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet 2019. évi kiindulási értékét kiigazították is a határokon átnyúló területeken nyújtott szolgáltatások tekintetében, az a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet esetében még mindig +5,9 %-os különbséget eredményezett volna a kontrollcsoport átlagos kiindulási értékéhez képest. Ezért a IV. melléklet 1.4. c) pontjában meghatározott értékelési kritérium tekintetében a (24) preambulumbekzdésben tett megállapítást a Bizottság fenntartja.

A költségek útvonali és közeli körzeti szolgáltatások közötti felosztására vonatkozó megállapítások

- (63) Belgium a harmadik referencia-időszakban felülvizsgált költségfelosztási módszertant vezetett be a harmadik referencia-időszakra megállapított költségek útvonali és közeli körzeti szolgáltatások közötti felosztására. Az alkalmazott változtatások a skeyes bevezető irányítószolgálatokkal kapcsolatban felmerült költségeinek (a továbbiakban: bevezetési költségek) felosztását, valamint a belga nemzeti felügyeleti hatóság számára felmerült költségek felosztását érintik. A Bizottság megjegyzi, hogy Belgium úgy döntött, hogy bevezetési költségeit szinte teljes egészében az útvonali szolgáltatásokhoz rendeli, ami a további megállapított költségek Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetbe való átvitelét eredményezi a harmadik referencia-időszakban.
- (64) A Bizottság megállapítja, hogy Belgium és Luxemburg a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben – az útvonali és a közeli körzeti szolgáltatások közötti költségfelosztás változásainak figyelembevétele érdekében – kiigazította a 2014-re és 2019-re vonatkozó kiindulási értékeket. Ezért ezek a változtatások nem befolyásolják közvetlenül a költséghatékonysági teljesítménycélok az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletében meghatározott kritériumokkal összhangban történő értékelését.
- (65) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre tekintettel azonban a Bizottság megjegyzi, hogy Belgium (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 14,3 millió EUR-val növelte az útvonali díjszámítási körzet 2019. évi kiindulási értékét, ugyanakkor (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) 4,4 millió EUR-val csökkentette a brüsszeli repülőteret (EBBR) magában foglaló közeli körzeti díjszámítási körzetének kiindulási értékét. A Bizottság tisztában van azzal, hogy a skeyes számára a regionális repülőtereken nyújtott bevezetési szolgáltatásokkal kapcsolatban is felmerülnek költségek, amelyek a harmadik referencia-időszakban a teljesítményterv hatályán kívül esnek. A Bizottság azonban úgy véli, hogy Belgium nem fejtette ki és nem indokolta meg megfelelően az útvonali és a közeli körzeti kiindulási értékekre alkalmazott kiigazítások közötti jelentős eltérést, mivel a teljesítményterv hatályán kívül eső regionális repülőterekkel kapcsolatban felmerülő, újraelosztott bevezetési költségek aránytalanok tűnnek.
- (66) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy azáltal, hogy Belgium a bevezetési költségeit szinte teljes egészében belefoglalta az útvonali költségalapba, nem arányosan, és nem átlátható módszertan alapján osztotta fel ezeket a költségeket az útvonali és a közeli körzeti szolgáltatások között. A Bizottság úgy véli, hogy a bevezetési költségek ily módon történő felosztása nem felel meg az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének e) pontjában és az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 22. cikkének (5) bekezdésében megállapított követelményeknek.
- (67) Ezért a (63)–(66) preambulumbekzdésben foglalt észrevételek fényében ez a határozat nem érinti azokat a kötelezettség-szegési eljárásokat, amelyeket a Bizottság a harmadik referencia-időszakban Belgium által alkalmazott költségfelosztási módszertan változtatásai miatt indíthat.

Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott értékelési kritériumok alapján végzett értékelésre vonatkozó következtetés

- (68) A fenti észrevételek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetre vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. a), b) és c) pontjában megállapított értékelési kritériumok egyikének sem felelnek meg.

Az uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt eltérések igazolására Belgium és Luxemburg által felhozott intézkedések értékelése

- (69) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 1.4. d) pontja értelmében a Bizottságnak meg kell vizsgálnia továbbá, hogy az említett melléklet 1.4. a), b) és c) pontjában meghatározott kritériumoktól való eltérések szükségesek és arányosak-e a „kapacitás” fő teljesítményterületen a teljesítménycélok elérésének lehetővé tételéhez vagy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 2. cikkének 18. pontja szerinti szerkezetátalakítási intézkedések végrehajtásához. A Bizottság különösen azt ellenőrizte, hogy az uniós szintű megállapított költség-trendekhez és a hosszú távú uniós szintű megállapított költség-trendhez képest megfigyelt eltérések kizárólag a kapacitással kapcsolatos intézkedések esetében felmerült, további megállapított költségeknek tudhatók-e be.
- (70) Tekintettel a teljesítmény-felülvizsgáló szerv által végzett számításokra, a Bizottság megjegyzi, hogy a 2024. év tekintetében a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet harmadik referencia-időszakra megállapított útvonali költségei, valamint a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós megállapított költség-trendnek való megfeleléshez szükséges megállapított költségek közötti becslött különbség (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 8,2 millió EUR, míg a hosszú távú uniós szintű megállapított költség-trend tekintetében megfigyelt különbség (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 43,7 millió EUR.
- (71) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet hét intézkedést tartalmaz a kapacitáscélok elérésére (a továbbiakban: kapacitással kapcsolatos intézkedések), amelyeket Belgium és Luxemburg a kapacitáscélok eléréséhez szükségesnek tart, és amelyek Belgium és Luxemburg szerint indokolnák a költséghatékonysági teljesítménycélok uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycéloktól való eltérését.
- (72) Az (EU) 2022/2255 határozatban az említett, kapacitásokkal kapcsolatos intézkedésekre vonatkozóan tett megállapításokat követően a Bizottság alaposabban elemezte ezeket az intézkedéseket.

1. intézkedés

- (73) A kapacitással kapcsolatos első intézkedés (a továbbiakban: 1. intézkedés) magában foglalja a légiforgalmi irányítók skeyes általi felvételét és képzését annak érdekében, hogy a harmadik és a negyedik referencia-időszakban fenn lehessen tartani a légiforgalmi irányítók megfelelő állományi létszámát. Belgium és Luxemburg kifejti, hogy az 1. intézkedés alapvető fontosságú a légiforgalmi irányítóként foglalkoztatott munkavállalók idősödése, valamint a harmadik és negyedik referencia-időszak során várható nyugdíjazások ebből következő magas számának kezelése érdekében. Ezek a nyugdíjazások különösen a (36) preambulumbekkezdésben említett DISPO-rendszer alkalmazásából erednek.
- (74) Belgium a részletes vizsgálat során azt is kiemelte, hogy az 1. intézkedésben előirányzott képzési és munkaerő-felvételi tevékenységek nélkül a skeyes műveleteiben részt vevő légiforgalmi irányítók száma a harmadik referencia-időszak végére 15 %-kal csökkenne. Belgium szerint ez a kapacitás jelentős csökkenéséhez vezetne.
- (75) A Belgium által közölt információk fényében a Bizottság egyetért azzal, hogy a légiforgalmi irányítók skeyes általi képzése és felvétele szükséges a légiforgalmi irányítók állományi létszámának fenntartásához és növeléséhez, valamint annak biztosításához, hogy a légiforgalmi irányítók száma a forgalom előre jelzett jövőbeli alakulásának fényében megfelelő legyen. A Bizottság azonban azt is megjegyzi, hogy az új légiforgalmi irányítók széles körű képzésének szükségessége nagyrészt a DISPO-rendszerből eredő korengedményes nyugdíjazásokból fakad.
- (76) Az 1. intézkedés összköltsége nőtt a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben, és a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 27 millió EUR-t tesz ki. A teljesítményterv-tervezetben képest az 1. intézkedés költségei névértéken 2022-ben 22,4 %-kal, 2023-ban 49,0 %-kal és 2024-ben 36,8 %-kal magasabbak.
- (77) Belgium azzal érvel, hogy az 1. intézkedés megnövekedett költségeit a magasabb infláció hatása és az új munkaerő-felvételek tényleges költségeinek pontosabb becslése indokolja, mégpedig a forgalom gyorsabb helyreállása, valamint amiatt, hogy a légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgatók esetében a vártnál magasabb a sikertelenségi arány a harmadik referencia-időszak során már befejezett képzési ciklusokban. Belgium konkrétan kifejti, hogy a skeyes a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet benyújtása előtt aktualizálta üzleti tervét, és jelenleg a 2022 és 2024 közötti maximális képzési kapacitása mellett további légiforgalmi irányítók felvételét tervezi.

- (78) A Bizottság megjegyzi, hogy ezzel párhuzamosan a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet szerint a 2024-ben várhatóan aktív légiforgalmi irányítók száma 6 %-kal alacsonyabb lesz a teljesítményterv-tervezetben szereplőnél. A Bizottság abból indul ki, hogy ez a helyzet annak tudható be, hogy a légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgatók körében az előre jelzettnél magasabb a sikertelenségi arány a skeyes-nál tartott képzés során, ahogyan az a (77) preambulumbekzdésben is szerepel.
- (79) A Bizottság megállapítja, hogy az 1. intézkedéssel kapcsolatos, a (76) preambulumbekzdésben említett költségnövekedés jelentősen meghaladja az inflációs mutató felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben tükröződő változásait. A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítményterv-tervezetben az 1. intézkedéssel kapcsolatban eredetileg bemutatott költségek azokra légiforgalmi irányítói képzésekre korlátozódtak, amelyek a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzeten belül a skeyes által nyújtott útvonali szolgáltatásokra irányultak. A részletes vizsgálat során Belgiumtól kapott információk alapján azonban a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő 1. intézkedés megnövekedett költségei magukban foglalják a közeli léginavigációs szolgáltatásokra irányuló, skeyes által bonyolított légiforgalmi irányítói képzést is. A közeli díjszámítási körzettel kapcsolatos költségeket nem kell belefoglalni az 1. intézkedésbe.
- (80) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy Belgium – annak ellenére, hogy erre felkérését kapott – nem fejtette ki megfelelően, hogy a tervezett légiforgalmi irányítói képzési tevékenységeket és a légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgatók skeyes által tervezett felvételét az útvonali szolgáltatások tekintetében hogyan igazították ki a teljesítményterv-tervezet és a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet között. Ráadásul Belgium az útvonali szolgáltatások tekintetében nem támasztotta alá, hogy a skeyes számára egy-egy légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgató esetében mekkora becsült költség merül fel, és nem szolgáltatott magyarázattal e költségek évenkénti jelentős változására. E megfontolások fényében a Bizottság nem tudta számszerűsíteni, hogy a skeyes-nál légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgatók számának a (77) preambulumbekzdésben említett, tervezett növekedése hogyan járul hozzá az 1. intézkedés költségeinek a (76) preambulumbekzdésben – az útvonali szolgáltatások tekintetében – megállapított változásához.
- (81) Még annak feltételezése esetén is, hogy a skeyes számára valóban magasabb képzési költségek merülnek fel az útvonali szolgáltatások tekintetében, és mivel 2022 és 2024 között nőtt a légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgatók száma, a Bizottság úgy véli, hogy ezeket a magasabb képzési költségeket legalább jelentős mértékben enyhítik az ugyanazon időszakra tervezett aktív légiforgalmi irányítók alacsonyabb számából eredő alacsonyabb személyzeti költségek, ahogyan az a (78) preambulumbekzdésben megállapításra kerül.
- (82) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1. intézkedés esetében felmerült költségek ténylegesen túlnyomórészt a DISPO-rendszerből származnak, amelynek alkalmazásáról Belgium maga döntött a skeyes-nál dolgozó légiforgalmi irányítók tekintetében. Egyértelmű, hogy a DISPO-rendszer a harmadik referencia-időszak során számos légiforgalmi irányító korengedményes nyugdíjazásához vezet, akiknek új légiforgalmi irányítókkal való egyidejű pótlása jelentős működési és pénzügyi terhet jelent a skeyes számára. Tekintettel azonban a teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre, valamint arra, hogy a harmadik referencia-időszakban a skeyes mindenképpen köteles gondoskodni a szükséges kapacitás biztonságos és folyamatos biztosításáról, a Bizottság mérlegelést végezve úgy ítéli meg, hogy az 1. intézkedés szükséges a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok eléréséhez. A Bizottság azonban úgy véli, hogy Belgium – a magasabb inflációs kilátásoknak az 1. intézkedésre vonatkozó felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben bemutatott költségekre gyakorolt hatása kivételével – nem indokolta meg, hogy e költségeknek a teljesítményterv-tervezethez viszonyított jelentős növekedése indokolt és arányos. Ezért a kapacitáscélok eléréséhez szükségesnek és arányosnak ítél járulékos költségeket illetően a Bizottság megállapítja, hogy az 1. intézkedés tekintetében figyelembe veendő költségek a teljesítményterv-tervezetben bemutatott, reálértéken átszámított költségek.

2. intézkedés

- (83) A második, kapacitással kapcsolatos intézkedés (a továbbiakban: 2. intézkedés) lényege, hogy a skeyes a légiforgalmi szolgáltatási (a továbbiakban: ATM) rendszerét egy egységes, integrált és harmonizált légtér-gazdálkodási rendszerrel váltja fel, amelyet a „Shared Air Traffic Services System 3” elnevezésű projekt (a továbbiakban: SAS 3 projekt) részeként a MUAC és a belga légvédelem fog kifejleszteni. A skeyes új ATM-rendszerének üzemeltetése azonban a tervek szerint csak a harmadik referencia-időszak végét követően – valószínűleg 2030 előtt nem – kezdődik meg, ezért a harmadik referencia-időszakra csak előkészítő tevékenységek vannak tervben.
- (84) A 2. intézkedés a skeyes jelenlegi ATM-rendszerének félidőben történő korszerűsítésére is kiterjed, amelynek az SAS 3 projektből származó új ATM-rendszer kiépítését megelőző átmeneti időszakban működőképessé kell válnia. Belgium a részletes vizsgálat során egyértelművé tette, hogy a félidőben történő korszerűsítés műszaki korszerűsítést és funkcionális korszerűsítést egyaránt magában foglal, ami várhatóan többletkapacitást tesz lehetővé a negyedik referencia-időszakban.

- (85) A 2. intézkedés összköltsége csökkent a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben, és a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 7,4 millió EUR-t tesz ki. A teljesítményterv-tervezetbe képest a 2. intézkedés költségei névértéken 2022-ben 1,9 %-kal, 2023-ban 9,5 %-kal és 2024-ben 11,9 %-kal alacsonyabbak. Belgium egyértelművé tette, hogy ezek a változások jobban tükrözik a skeyes által a jelenlegi ATM-rendszerének félidőben történő korszerűsítésére irányuló, 2021 decemberében aláírt szerződés tényleges értékét.
- (86) Belgium a részletes vizsgálat során egyértelművé tette, hogy az SAS 3 projektből származó új ATM-rendszer tekintetében nem merülnek fel értékcsökkenési költségek a harmadik referencia-időszakban. A Belgium által szolgáltatott információkból azonban kitűnik, hogy egy „új ATM-rendszer” tőkeköltségét a tervek szerint már a harmadik referencia-időszakban felszámítják, annak ellenére, hogy e rendszer kiépítésére csak több évvel a harmadik referencia-időszak végét követően kerülne sor.
- (87) A Bizottság úgy véli, hogy a skeyes jelenlegi ATM-rendszerének tervezett korszerűsítése és azt követő lecserélése működési szempontból indokolt, és a kapacitáscélok eléréséhez szükségesnek tekinthető.
- (88) A Bizottság azonban megjegyzi, hogy komoly kétségek merülnek fel a 2. intézkedés időben történő végrehajtásával kapcsolatban. A részletes vizsgálat során harmadik felek arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a skeyes fontolóra vette, hogy eláll az SAS 3 projektől, ami alátámasztja az új ATM-rendszer tervezett fejlesztését. A belga hatóságok nem vitatták ezt az információt, de hangsúlyozták, hogy az érintett felek között még mindig folynak megbeszélések a projekt jövőjéről. Ezen észrevételek fényében a Bizottság úgy véli, hogy Belgium nem szolgáltatott megfelelő biztosítékot sem az SAS 3 projekt végrehajtására, sem pedig a projekt megvalósulásának elmaradása esetén bevezetendő alternatív megoldásokra vonatkozóan.
- (89) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy a 2. intézkedés költségei az egyéb működési költségek jelentős részét – különösen a meglévő ATM-rendszer félidőben történő korszerűsítésének előkészítésével és az új rendszerrel kapcsolatos projektköltségeket – magukban foglalják. A Bizottság úgy véli, hogy ezek a működési költségek a léginnavigációs szolgáltatók rendes működéséhez kapcsolódnak, és – magukkal az ATM-rendszerekkel és azok alkotóelemeivel ellentétben – nem tekinthetők a kapacitáscélok elérése szempontjából közvetlenül felmerülő költségeknek.
- (90) Ezért a kapacitáscélok eléréséhez szükségesnek és arányosnak ítélt járulékos költségeket illetően a Bizottság megállapítja, hogy a 2. intézkedés tekintetében figyelembe veendő költségeknek az értékcsökkenési költségekre és a skeyes ATM-rendszerének félidőben történő korszerűsítése során felmerült tőkeköltségre kell korlátozódniuk.

3. intézkedés

- (91) A harmadik, kapacitással kapcsolatos intézkedés (a továbbiakban: 3. intézkedés) a Covid19-világjárvány kitörése előtt, 2019-ben megkötött kollektív szerződést követően a MUAC-nál dolgozó légiforgalmi irányítókra alkalmazandó általános foglalkoztatási feltételek (a továbbiakban: általános foglalkoztatási feltételekről rendelkező csomag) módosításához kapcsolódik. A 3. intézkedés a MUAC-nál dolgozó légiforgalmi irányítók javadalmazásának – rugalmasabb munkaszervezés ellenében történő – 10,75 %-os emelését foglalja magában.
- (92) A felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt információk alapján a 3. intézkedés részeként bevezetett rugalmassági rendelkezések az újonnan felvett légiforgalmi irányító személyzet éves munkaidejének növelését, a műszakok megszervezésére vonatkozó új szabályokat, a légiforgalmi irányítók további munkanapokra való szerződésének lehetőségét, rugalmasabb éves munkaidő-tervezést és szabadságtervezést, valamint a már foglalkoztatott légiforgalmi irányítókkal a nyugdíjkorhatár 60 évre történő esetleges felemeléséről való megállapodás lehetőségét tartalmazzák.
- (93) A Bizottság megjegyzi, hogy a 3. intézkedés célja lényegében a légiforgalmi irányítók rendelkezésre állásának javítása és a szolgálati beosztás rugalmasabbá tétele a forgalmi igény kielégítése érdekében. Belgium hangsúlyozta, hogy a 3. intézkedés a Covid19-világjárvány előtti forgalmi körülmények között várhatóan csökkenti a légiforgalmiáramlás-szervezés késedelmeit, és ezáltal kiküszöböli a légtérhasználók számára ebből keletkező költségeket. Belgium egyértelművé tette azt is, hogy a 3. intézkedés az eredeti becslések szerint lehetővé tette volna a MUAC számára, hogy további műszakokat hozzon létre a légiforgalmi irányítók számára, így 2019-ben 1 050 további műszakkal, 2024-ben pedig 3 150 további műszakkal gyarapodott volna a műszakok száma.
- (94) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv a Bizottságnak benyújtott elemzésében megállapította, hogy a 3. intézkedés valójában lehetővé teszi, hogy a MUAC a 2023-as és 2024-es naptári évben többletkapacitást kínáljon a légtérhasználóknak, és ezáltal hozzájárul a kapacitáscélok harmadik referencia-időszak alatti eléréséhez olyan körülmények között, amikor a forgalom nagysága összehasonlítható a világjárvány előtti szinttel.

- (95) A 3. intézkedés összköltsége nőtt a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben, és a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 13,2 millió EUR-t tesz ki. A teljesítményterv-tervezetbe képest az 3. intézkedés költségei névértéken 2022-ben 7,4 %-kal, 2023-ban 9,0 %-kal és 2024-ben 9,2 %-kal magasabbak. A Belgium által a részletes vizsgálat során szolgáltatott információk szerint ezek a költségnövekedések a vártnál magasabb inflációnak tudhatók be, ami a MUAC-nál dolgozó légiforgalmi irányítók fizetésének indexálásához vezet.
- (96) Belgium jelzi, hogy a 3. intézkedés jóváhagyásakor annak költségeit a további légiforgalmi irányítók – a MUAC által tapasztalt létszámhiány kezelése céljából történő – felvételének költségeivel egyenértékűre becsülte. Ezt az állítást azonban a 3. intézkedésnek a harmadik referencia-időszak költségalapjára gyakorolt általános hatására vonatkozó számadatok vagy bizonyítékok nem támasztották alá. A Bizottság így nem tudta ellenőrizni, hogy a harmadik referencia-időszakban a 3. intézkedés költsége megegyezne-e azzal a költséggel, amely a MUAC-nál merült volna fel további légiforgalmi irányítók ugyanezen kapacitásbeli előnyök biztosítása érdekében történő felvétele miatt.
- (97) A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgáló szerv megállapította, hogy a Belgium és Luxemburg által a 3. intézkedés keretében bemutatott költségek indokoltak és arányosak a légtérfelhasználók ebből származó előnyeivel, beleértve az ATFM-késések elkerülését, valamint a légtérfelhasználókra – többek között az utasokra – és a környezetre ebből fakadóan gyakorolt kedvezőtlen működési és pénzügyi hatások elkerülését.
- (98) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv rámutat különösen arra, hogy bizonyítékok támasztják alá, hogy a 3. intézkedés szerinti, általános foglalkoztatási feltételekről rendelkező csomag lehetővé tette a MUAC számára, hogy a végrehajtás első évében, azaz 2019-ben jelentősen javítsa a kapacitás terén elért teljesítményt, ami a légtérfelhasználók számára az ATM-késések miatt felmerülő, 30 millió EUR-ra becsült közvetett költség elkerülését eredményezte. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv megjegyzi továbbá, hogy 2020-ban és 2021-ben a Covid19-világjárvány miatti jelentős forgalom-visszaesés olyan kivételes körülményeket teremtett, amelyek mellett a 3. intézkedés keretében meghatározott további rugalmassági rendelkezésekre nem volt szükség. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv azonban úgy véli, hogy a MUAC 2020 és 2021 vonatkozásában megfelelően mérsékelte a 3. intézkedés hatását, mivel a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szerepel, hogy „2020-tól és 2021 első negyedétől kezdődően a többletműszakok egy részét” elhalasztották annak érdekében, hogy a harmadik referencia-időszak fennmaradó részében azokat járulékos költség nélkül vegyék igénybe. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv megállapítja, hogy a 3. intézkedés a harmadik referencia-időszakban a kapacitással kapcsolatos okokból kifolyólag összességében indokolt, mivel az erőforrások jobb rendelkezésre állását és a forgalom iránti jelentős igény idején rendelkezésre bocsátott kapacitás maximalizálását eredményezi.
- (99) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 3. intézkedés szükséges a kapacitáscélok eléréséhez, és annak költségei a kapacitás rendelkezésre bocsátására gyakorolt kedvező működési hatásuk fényében arányosak.

4. intézkedés

- (100) A negyedik, kapacitással kapcsolatos intézkedés (a továbbiakban: 4. intézkedés) egy olyan, műveleteket követő megerősített elemzési folyamatból áll, amelyet a MUAC a megfelelő eszközök és „üzleti intelligenciára szakosodott létesítmények” támogatásával vezetne be. Belgium és Luxemburg jelzi, hogy a felülvizsgált teljesítménytervben „PABI-projektként” említett 4. intézkedésnek lehetővé kell tennie a MUAC napi műveletei megtervezésének további optimalizálását.
- (101) A felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben foglalt információk alapján a 4. intézkedésnek hozzá kell járulnia a jövőbeli forgalmi igények kielégítéséhez és a légtérfelhasználókat érintő szükségtelen működési korlátozások (az úgynevezett „túlszabályozás”) elkerüléséhez, amelyek ATFM-késésekhez vezetnek. A Bizottság megjegyzi, hogy Belgium a 4. intézkedés kapcsán jelezte, hogy az 2022-ben válik alkalmazandóvá, bár ezt az információt Belgium a részletes vizsgálat során nem erősítette meg konkrétan.
- (102) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv értékelésére tekintettel a Bizottság egyetért azzal, hogy a 4. intézkedés keretében bemutatott művelet-elemzési képességek hozzájárulnak a rendelkezésre álló erőforrások lehető legjobb kihasználásához a légtérfelhasználók rendelkezésére álló kapacitás maximalizálása érdekében, különösen olyan időszakokban, amikor jelentős forgalmi igény jelentkezik.
- (103) A 4. intézkedés összköltsége a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) hozzávetőleg 0,9 millió EUR-t tesz ki, és a 2021-ben benyújtott teljesítményterv-tervezetbe képest változatlan marad. A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgáló szerv felülvizsgálta a 4. intézkedés költségeit, és azokat indokoltak tartja.

- (104) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 4. intézkedés szükséges a kapacitáscélok folyamatos elérésének támogatásához, és úgy véli, hogy a 4. intézkedés költségei az intézkedés által várhatóan elért strukturális és működési előnyök fényében arányosak.

5. intézkedés

- (105) Az ötödik, kapacitással kapcsolatos intézkedés (a továbbiakban: 5. intézkedés) a MUAC brüsszeli szektorához kerülő új légiforgalmi irányítók előképzés nélküli képzésére vonatkozik. A felülvizsgált teljesítményterv-tervezet szerint az 5. intézkedés keretébe tartozó, légiforgalmi irányítóknak szánt képzési tevékenységeket egy franciaországi székhelyű külső képzőszervezethez szervezték ki.
- (106) Belgium kifejti, hogy a harmadik referencia-időszakban és a jövőbeli referencia-időszakokban a kapacitáskorlátok elkerülése érdekében a MUAC-nak folyamatosan fel kell vennie légiforgalmi irányítókat, akiket előképzés nélküli képzésben kell részesítenie. A Belgium által közölt információk fényében a Bizottság egyetért azzal, hogy az új légiforgalmi irányítók skeyes általi képzése szükséges a légiforgalmi irányítók állományi létszámának fenntartásához és növeléséhez, valamint annak biztosításához, hogy a légiforgalmi irányítók száma a forgalom előre jelzett jövőbeli alakulásának fényében megfelelő legyen.
- (107) Az 5. intézkedés összköltsége a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 14,2 millió EUR-t tesz ki. A részletes vizsgálat során Belgium három kategóriába sorolta az 5. intézkedés költségeit, ezek konkrétan a következők: a légiforgalmi irányítói képzésben részt vevő hallgatók személyzeti költségei, a szimulátorpilóták költségei és a képzőszervezet által felszámított költségek. A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv felülvizsgálta az 5. intézkedés költségeit, és azokat indokoltan tartja.
- (108) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az 5. intézkedés szükséges a kapacitáscélok eléréséhez, és annak költségei a kapacitás rendelkezésre bocsátására gyakorolt működési hatásuk fényében arányosak.

6. intézkedés

- (109) A hatodik, kapacitással kapcsolatos intézkedés (a továbbiakban: 6. intézkedés) a MUAC brüsszeli szektora számára további légiforgalmi irányítók foglalkoztatását tartalmazza a harmadik referencia-időszakban és az azt követő években felmerülő forgalmi igények kielégítése érdekében.
- (110) A felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben szereplő információk szerint e légiforgalmi irányítók száma a tervek szerint jelentősen, 106-ról 119-re emelkedik a harmadik referencia-időszakban. Belgium jelzi, hogy a további légiforgalmi irányító személyzet lehetővé fogja tenni a szektorok nyitási idejének növelését és a működés rugalmasabbá tételét. A Belgium által szolgáltatott információk fényében a Bizottság egyetért azzal, hogy a kapacitáscélok elérésének támogatásához szükség van arra, hogy a MUAC további légiforgalmi irányítókat vegyen fel.
- (111) A 6. intézkedés összköltsége a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 4,4 millió EUR-t tesz ki. Ezek a költségek a harmadik referencia-időszakban szolgálati jogviszonyt létesítő további légiforgalmi irányítók javadalmazásához kapcsolódnak. A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv felülvizsgálta a 6. intézkedés költségeit, és azokat indokoltan tartja.
- (112) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 6. intézkedés szükséges a kapacitáscélok eléréséhez, és a költségei a kapacitás rendelkezésre bocsátására gyakorolt működési hatásuk fényében arányosak.

7. intézkedés

- (113) A hetedik, kapacitással kapcsolatos intézkedés (a továbbiakban: 7. intézkedés) az új működési követelmények végrehajtásának támogatását célzó, új munkaerő-tervezési rendszer MUAC általi kidolgozására vonatkozik. A 7. intézkedés egy új munkaerő-tervezési keretrendszer, egy korszerű szolgálati beosztási eszköz, valamint az új működési követelmények végrehajtásához szükséges egyéb munkaerő-tervezési eszközök kidolgozását foglalja magában.
- (114) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv által végzett értékelésre tekintettel a Bizottság egyetért azzal, hogy az új munkaerő-tervezési rendszer által lehetővé tett hatékonyságnövekedés hozzá fog járulni a működési teljesítmény javításához és a hatékonyabb szolgáltatásnyújtáshoz.

- (115) A 7. intézkedés összköltsége a harmadik referencia-időszakban (reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve) körülbelül 0,8 millió EUR-t tesz ki. A Bizottság megjegyzi, hogy a teljesítmény-felülvizsgáló szerv felülvizsgálta a 7. intézkedés költségeit, és azokat indokoltnak tartja.
- (116) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a 7. intézkedés szükséges a kapacitáscélok eléréséhez, és a költségei a kapacitás rendelkezésre bocsátására gyakorolt működési hatásuk fényében arányosak.

A Belgium és Luxemburg által előterjesztett, kapacitással kapcsolatos intézkedések együttes hatása

- (117) A Bizottság alaposabban elemezte a Belgium és Luxemburg által benyújtott, kapacitással kapcsolatos hét intézkedést azok általános hatása szempontjából, valamint annak értékelése érdekében, hogy az összes említett intézkedés egyidejű végrehajtása szükséges-e a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok eléréséhez.
- (118) E tekintetben a Bizottság tudomásul veszi a teljesítmény-felülvizsgáló szerv azon megállapításait, amelyek szerint a kapacitással kapcsolatos, együttesen figyelembe vett hét intézkedés megfelelő és indokolt, tekintettel azok általános várható működési eredményére és a kapacitás rendelkezésre bocsátására gyakorolt együttes hatására. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv elemzése szerint ezen intézkedések együttes végrehajtása lehetővé teszi a skeyes és a MUAC számára, hogy hatékonyan kezeljék az előre jelzett forgalmi szinteket a csúcsterhelés melletti forgalmi igény idején, ugyanakkor fokozzák a szolgáltatásnyújtás rugalmasságát és rezilienciáját előre nem látható vagy változékony körülmények esetén. A teljesítmény-felülvizsgáló szerv megerősíti továbbá, hogy a kapacitással kapcsolatos intézkedések együttes végrehajtása a harmadik referencia-időszak hátralévő hónapjaiban nem eredményez túlzott kapacitást a Belgium és Luxemburg légterében nyújtott léginavigációs szolgáltatások tekintetében ⁽²²⁾. Végezetül a teljesítmény-felülvizsgáló szerv rámutat arra, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben a további légiforgalmi irányítók képzésével és foglalkoztatásával kapcsolatban előterjesztett intézkedések kiegészítik a kapacitásbővítést lehetővé tevő szervezeti és technikai intézkedéseket.

Az uniós szintű költséghatékonysági trendekhez képest megfigyelt eltérések igazolására Belgium és Luxemburg által felhozott intézkedésekre vonatkozó következtetés

- (119) Az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium tekintetében a Bizottság a (71)–(118) preambulumbekzdésben foglalt megállapítások alapján megállapítja, hogy a Belgium és Luxemburg által az 1. és 2. intézkedéssel kapcsolatban ismertetett költségek részben szükségesek és arányosak a kapacitásra vonatkozó teljesítménycélok eléréséhez, míg a 3–7. intézkedés tekintetében az ismertetett költségek teljes mértékben szükségesek és arányosak e célok eléréséhez.
- (120) Az alábbi táblázat bemutatja, hogy a kapacitással kapcsolatos intézkedések milyen mértékben járultak hozzá a (70) preambulumbekzdésben az érintett év, azaz 2024 tekintetében megállapított uniós szintű megállapítotttegy-ségeköltség-trendektől való eltérésekhez.

A Belgium és Luxemburg által ismertetett, kapacitással kapcsolatos intézkedések	Hozzájárulás a Belgium-Luxemburg díjszámítási körzet uniós szintű megállapítotttegy-ségeköltség-trendjeitől való eltéréshez, reálértéken, 2017. évi árakon kifejezve, figyelembe véve a Bizottság által a kapacitáscélok eléréséhez szükségesnek és arányosnak ítélt költségeket
1. intézkedés	7,7 millió EUR ⁽²³⁾
2. intézkedés	0,3 millió EUR ⁽²⁴⁾
3. intézkedés	4,4 millió EUR
4. intézkedés	0,3 millió EUR
5. intézkedés	4,7 millió EUR

⁽²²⁾ A 2021. októberi Eurocontrol STATFOR forgalmi alap-előrejelzésében szereplő, forgalomra vonatkozó feltételezések alapján.

⁽²³⁾ Az 1. intézkedés költségeinek a Bizottság által a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok eléréséhez szükségesnek és arányosnak ítélt hányadát tükröző összeg, a (82) preambulumbekzdésben foglalt megállapításokkal összhangban.

⁽²⁴⁾ A 2. intézkedés költségeinek a Bizottság által a kapacitásra vonatkozó helyi teljesítménycélok eléréséhez szükségesnek és arányosnak ítélt hányadát tükröző összeg, a (90) preambulumbekzdésben foglalt megállapításokkal összhangban.

6. intézkedés	1,5 millió EUR
7. intézkedés	0,3 millió EUR
Összesen	19,2 millió EUR

- (121) Ahogyan a (120) preambulumbekzdésben közölt táblázatban szerepel, a kapacitással kapcsolatos intézkedések az uniós szintű megállapított egységköltség-trendekhez képest (reálértéken, 2017. évi áron kifejezve) 19,2 millió EUR többletet indokolnak. Ez a többlet nagyobb, mint a harmadik referencia-időszak uniós szintű megállapított egységköltség-trendjétől való becsült eltérés, amely (reálértéken, 2017. évi áron kifejezve) 8,2 millió EUR-t tesz ki, de kisebb, mint a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való (reálértéken, 2017. évi áron kifejezve) 43,7 millió EUR összegű, becsült eltérés. Belgiumnak és Luxemburnak tehát továbbra is (reálértéken, 2017. évi áron kifejezve) 24,5 millió EUR összegű, indokolatlan eltérése van a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendhez képest.
- (122) Ezért a Bizottság megállapítja, hogy az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának i. alpontjában meghatározott kritérium Belgium és Luxemburg tekintetében nem teljesül.
- (123) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy Belgium és Luxemburg a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben nem terjesztett elő olyan szerkezetátalakítási intézkedéseket, amelyek az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. melléklete 1.4. d) pontjának ii. alpontjában meghatározott kritérium alapján indokolnák az uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől vagy a hosszú távú uniós szintű megállapított egységköltség-trendtől való eltérést.

A felülvizsgált teljesítménycélok értékelésére vonatkozó következtetés

- (124) A (22)–(123) preambulumbekzdésben ismertetett értékelés fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetre vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok nincsenek összhangban az uniós szintű teljesítménycélokkal.

A FELÜLVIZSGÁLT TELJESÍTMÉNYCÉLOKNAK AZ (EU) 2019/317 VÉGREHAJTÁSI RENDELET IV. MELLÉKLETÉNEK 2. PONTJÁVAL ÖSSZHANGBAN ELVÉGZETT ÁTTEKINTÉSÉN ALAPULÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

Felülvizsgált közlekedési költséghatékonysági teljesítménycélok – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. c) pontja

- (125) Az (EU) 2022/728 végrehajtási határozatban a Bizottság aggályokat fogalmazott meg a Belgium által a teljesítményterv-tervezetben javasolt közlekedési költséghatékonysági teljesítménycélokkal kapcsolatban. Ezek a költséghatékonysági célok csak a brüsszeli repülőtéren nyújtott közlekedési léginavigációs szolgáltatások tekintetében alkalmazandók. A Bizottság az említett végrehajtási határozatban úgy ítélte meg, hogy Belgiumnak további indokolással kellett volna szolgálnia az említett célokra illetően, vagy azokat lefelé kellett volna módosítania.
- (126) A Bizottság megjegyzi, hogy a felülvizsgált teljesítményterv-tervezet javított közlekedési költséghatékonysági teljesítménycélokat tartalmaz Belgium számára a 2022 és 2024 közötti naptári évekre vonatkozóan, beleértve az említett naptári évekre megállapított költségek reálértéken történő csökkentését is. A Bizottság megállapítja, hogy a harmadik referencia-időszak alatti +4,5 %-os közlekedési megállapított egységköltség-trend változatlanul magasabb, mint a harmadik referencia-időszak alatti +1,9 %-os útvonali megállapított egységköltség-trend, és változatlanul meghaladja a második referencia-időszak során megfigyelt +0,5 %-os tényleges közlekedési megállapított egységköltség-trendet. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a brüsszeli repülőtéren nyújtott közlekedési léginavigációs szolgáltatások esetében megállapított egységköltség továbbra is magasabb, mint a repülőterekből álló releváns kontrollcsoportjának közlekedési megállapított egységköltsége, azt jelentősen, mintegy 55 %-kal haladja meg.

- (127) Ezért a (125) és (126) preambulumbekzdésben foglalt értékelés fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Belgium által javasolt, felülvizsgált közeli környezeti költséghatékonysági teljesítménycélok továbbra is aggodalomra adnak okot. A Bizottság ezért megismétli az (EU) 2022/728 végrehajtási határozatban foglalt azon álláspontját, hogy Belgiumnak megfelelő indokolással kell szolgálnia az említett célokot illetően, vagy azokat lefelé kell módosítania.

A kapacitásra vonatkozó teljesítménycélok elérését szolgáló ösztönzőrendszerek – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet IV. mellékletének 2.1. f) pontja

- (128) Az (EU) 2022/728 végrehajtási határozatban a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy Belgiumnak és Luxemburnak oly módon kell felülvizsgálnia az útvonali és közeli környezeti kapacitáscélok elérését szolgáló ösztönzőrendszereit, hogy az említett ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányt olyan szinten határozzák meg, hogy az lényeges hatást gyakoroljon a kockázatnak kitett bevételre. A Bizottság megjegyzi, hogy Belgium és Luxemburg a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben nem módosította ezeket az ösztönzőrendszereket.
- (129) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a Belgium és Luxemburg által a felülvizsgált teljesítményterv-tervezetben meghatározott ösztönzőrendszerek továbbra is aggályokat vetnek fel. A Bizottság ezért megismétli azon álláspontját, hogy Belgiumnak és Luxemburnak felül kell vizsgálnia az útvonali és közeli környezeti kapacitáscélok elérésére szolgáló ösztönzőrendszereit annak érdekében, hogy az említett ösztönzőrendszerekből eredő maximális pénzügyi hátrányokat az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 11. cikke (3) bekezdésének a) pontjában előírtaknak megfelelően olyan szinten határozzák meg, hogy az lényeges hatást gyakoroljon a kockázatnak kitett bevételre. A Bizottság álláspontja szerint a felülvizsgált ösztönzőrendszernek a megállapított költségek legalább 1 %-át jelentő maximális pénzügyi hátrányt kell eredményeznie.

KÖVETKEZTETÉSEK

- (130) A fentiek fényében Belgiumnak és Luxemburnak az 549/2004/EU rendelet 11. cikke (3) bekezdése c) pontjának harmadik bekezdése értelmében korrekciós intézkedéseket kell hoznia. E korrekciós intézkedéseknek lehetővé kell tenniük Belgium és Luxemburg számára, hogy összhangba kerüljenek a harmadik referencia-időszakra vonatkozó uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélokkal, amelyek – a Bizottság e határozatban foglalt értékelése alapján – a Belgium és Luxemburg útvonali díjszámítási körzetében megállapított költségek reálértéken, 2017. évi áron kifejezve 24,5 millió EUR-val történő csökkentésének felelnek meg.
- (131) A Bizottság megjegyzi, hogy Belgium a skeyes és a MUAC teljesítményére vonatkozóan megfelelőségi felülvizsgálatot kíván végezni, amelyben megfigyelőként való részvételre kérte fel a Bizottság szolgálatait. A Bizottság értelmezése szerint a megfelelőségi felülvizsgálat támogatni fogja Belgium végleges teljesítményterv-tervezetének elkészítését, amelynek figyelembe kell vennie a korrekciós intézkedéseket. Amennyiben ez a megfelelőségi felülvizsgálat új bizonyítékokat keletkeztet, a Bizottság figyelembe kívánja venni ezeket az új bizonyítékokat.
- (132) Előfordulhat, hogy egyes, Belgium és Luxemburg által e határozattal összhangban meghozandó korrekciós intézkedések a jellegükknél fogva nem fejtik ki teljes hatásukat a harmadik referencia-időszakban. Belgiumnak és Luxemburnak azonban a harmadik referencia-időszakban meg kell kezdenie ezek végrehajtását a végleges teljesítményterv-tervezetük részeként meghatározandó kötelező erejű kötelezettségvállalások alapján, még akkor is, ha ezek az intézkedések a következő referencia-időszakban a költséghatékonyság javulását eredményezik.
- (133) A korrekciós intézkedéseket – az (EU) 2019/317 végrehajtási rendelet 15. cikkének (6) bekezdésével összhangban – az e határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül a Bizottsághoz benyújtandó végleges teljesítményterv-tervezetek részeként kell bevezetni. Az említett végleges teljesítményterv-tervezeteket Belgiumnak és Luxemburnak önállóan, nemzeti szinten kell elfogadnia, mivel Franciaországnak, Németországnak és Hollandiának a felülvizsgált FABEC-teljesítményterv-tervezettől való elállása következtében a FABEC-szintű teljesítménycélok megszűntek, amint az a (6) preambulumbekzdésben kifejtésre került.
- (134) Az e határozatban foglalt megállapítások fényében Belgiumnak és Luxemburnak különösen a következő kérdésekkel kell megfelelően foglalkoznia:
- a) a (46) és (47) preambulumbekzdésben említett, közlekedési kockázatmegosztásra, költségmegosztásra és ösztönzőrendszerekre vonatkozó jogi rendelkezések helytelen alkalmazása a MUAC tekintetében;

- b) a nemzeti felügyeleti hatóságok által arra vonatkozóan végzett, szükséges ellenőrzés, hogy a törölt és késleltetett állóeszköz-beruházásokért a második referencia-időszakban felszámított költségeket nem terhelik-e kétszeresen a légtérfelhasználókra abban az esetben, ha ezek a beruházások később valósulnak meg, a (48) és (49) preambulumbekkezdésben említettek szerint;
- c) a határokon átnyúló területeken nyújtott szolgáltatásokkal kapcsolatban felmerült költségek nem megfelelő finanszírozási rendszere, az (56)–(62) preambulumbekkezdésben említettek szerint;
- d) a skeyes tekintetében a bevezetési költségek helytelen felosztása az útvonali és a közeli körzeti léginavigációs szolgáltatások között, a (63)–(67) preambulumbekkezdésben említettek szerint;
- e) Belgium túlzott közeli körzeti költséghatékonysági céljaira vonatkozó megfelelő indokolás hiánya, a (125), (126) és (127) preambulumbekkezdésben említettek szerint;
- f) az útvonali és közeli körzeti kapacitáscélok elérését támogató belgiumi és luxemburgi ösztönzőrendszerek maximális pénzügyi hátrányainak nem megfelelő szintje, a (128) és (129) preambulumbekkezdésben említettek szerint.

(135) Az Egységes Égbolt Bizottság nem nyilvánított véleményt. Mivel végrehajtási jogi aktus elfogadására volt szükség, az elnök a végrehajtási aktus tervezetét további megvitatás céljából a fellebbviteli bizottság elé terjesztette. A fellebbviteli bizottság nem nyilvánított véleményt,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Belgium és Luxemburg az e határozat elfogadásának napjától számított három hónapon belül meghatározza és közli a Bizottsággal a harmadik referencia-időszakra vonatkozó nemzeti költséghatékonysági teljesítménycélok és az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok közötti összhang elérését célzó korrekciós intézkedéseket.

(2) Belgium és Luxemburg a harmadik referencia-időszakban megkezdi az említett korrekciós intézkedések alkalmazását a skeyes és a Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) tekintetében. Ezek az intézkedések a Belgium–Luxemburg útvonali díjszámítási körzet megállapított költségeinek olyan összeggel történő csökkenését eredményezik, amely biztosítja a nemzeti költséghatékonysági teljesítménycélok és az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok összhangját. Ezt az összeget Belgium és Luxemburg az e határozat (131) preambulumbekkezdésében említett megfeleléségi felülvizsgálat eredményei alapján pontosabban meghatározza, és a Bizottság az (EU) 2019/317 bizottsági végrehajtási rendelet 15. cikkének (7) bekezdése szerinti értékelés részeként – az említett megfeleléségi felülvizsgálatból származó bizonyítékok figyelembevételével – felülvizsgálja. A korrekciós intézkedéseknek a skeyes és a MUAC működési költségeinek csökkenéséhez kell vezetniük.

(3) A korrekciós intézkedések meghatározása során Belgium és Luxemburg figyelembe veheti a mellékletben meghatározott kiegészítő intézkedéseket is.

(4) Belgium és Luxemburg belefoglalja a teljesítménytervébe azokat az információkat, amelyek igazolják, hogy a skeyes és a MUAC eredményesen végre hajtani a korrekciós intézkedéseket.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Belga Királyság és a Luxemburgi Nagyhercegség a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 16-án.

a Bizottság részéről
Adina-Ioana VĂLEAN
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

JAVASOLT KIEGÉSZÍTŐ INTÉZKEDÉSEK

Belgium és Luxemburg a következő intézkedéseket hozhatja a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzetre vonatkozó költséghatékonysági teljesítménycélok és az uniós szintű költséghatékonysági teljesítménycélok közötti összhang hiányának kezelése érdekében:

1. a Belgiumban alkalmazott DISPO funkcionális rendelkezésreállási rendszer módosítása a Belgium–Luxemburg díjszámítási körzet költségalapjára gyakorolt hatásának csökkentése érdekében;
 2. a skeyes tőkearányos jövedelmezőségének elengedése, amelyet a tervek szerint a tőkeköltség részeként számolnak fel;
 3. a közlekedési kockázatmegosztási mechanizmusból vagy a megállapított és a tényleges költségek közötti különbségből eredő 2022. évi többlet kivételes költségcsökkentés keretében történő visszatérítése a légtérfelhasználóknak.
-