

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1336 DA COMISSÃO**de 16 de junho de 2023****sobre as medidas corretivas a adotar pela Bélgica e pelo Luxemburgo relativamente a determinados objetivos de desempenho para o terceiro período de referência, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho***[notificada com o número C(2023) 3852]***(Apenas fazem fé os textos nas línguas neerlandesa e francesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu ⁽¹⁾ (regulamento-quadro), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c), terceiro parágrafo,Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 5,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (1) Nos termos do disposto no artigo 10.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os Estados-Membros devem estabelecer, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo («FAB»), objetivos de desempenho vinculativos para cada período de referência do sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede. Esses objetivos de desempenho têm de ser coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União adotados pela Comissão para o período de referência em questão.
- (2) Em resposta ao impacto da pandemia de COVID-19 na prestação de serviços de navegação aérea, o Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão ⁽³⁾ estabeleceu medidas excecionais de derrogação ao Regulamento de Execução (UE) 2019/317 para o terceiro período de referência («PR3»). Nessa base, a Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão ⁽⁴⁾ estabeleceu objetivos de desempenho revistos a nível da União para o terceiro período de referência («PR3»).
- (3) A Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos adotaram conjuntamente, a nível do bloco funcional de espaço aéreo da Europa Central («FABEC»), um projeto de plano de desempenho para o PR3 («projeto de plano de desempenho»), que foi apresentado à Comissão em outubro de 2021. Na sequência de uma avaliação, a Comissão concluiu, na Decisão de Execução (UE) 2022/728 ⁽⁵⁾, que os objetivos de desempenho em matéria de custo-eficiência para a zona de tarifação de rota belgo-luxemburguesa («zona de tarifação belgo-luxemburguesa»)

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 56 de 25.2.2019, p. 1.

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) 2020/1627 da Comissão, de 3 de novembro de 2020, relativo às medidas excecionais para o terceiro período de referência (2020-2024) aplicáveis ao sistema de desempenho e ao regime de tarifação no âmbito do céu único europeu devido à pandemia de COVID-19 (JO L 366 de 4.11.2020, p. 7).

⁽⁴⁾ Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão, de 2 de junho de 2021, que estabelece os objetivos de desempenho revistos, a nível da União, da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência (2020-2024) e que revoga a Decisão de Execução (UE) 2019/903 (JO L 195 de 3.6.2021, p. 3).

⁽⁵⁾ Decisão de Execução (UE) 2022/728 da Comissão, de 13 de abril de 2022, relativa à incoerência de certos objetivos de desempenho incluídos nos projetos de planos nacionais e nos planos de desempenho relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, apresentados pela Bélgica, pela Alemanha, pela Grécia, pela França, por Chipre, pela Letónia, pelo Luxemburgo, por Malta, pelos Países Baixos, pela Roménia e pela Suécia, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR3, e que formula recomendações para a revisão dos referidos objetivos (JO L 135 de 12.5.2022, p. 4).

constantes desse projeto de plano de desempenho eram incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e formulou recomendações para a revisão desses objetivos de desempenho a nível local. A Suíça é também membro do FABEC, fazendo parte do seu projeto de plano de desempenho. Enquanto país terceiro sujeito ao regime de desempenho e de tarifação nos termos do acordo de transporte aéreo celebrado entre a UE e a Suíça, a Suíça foi notificada separadamente, pela Decisão de Execução (UE) 2022/780 da Comissão ⁽⁶⁾, de 13 de abril de 2022, da incoerência dos objetivos locais de desempenho em matéria de relação custo-eficiência da Bélgica e do Luxemburgo, incluídos no projeto de plano de desempenho FABEC.

- (4) Em 13 de julho de 2022, a Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos apresentaram à Comissão um projeto revisto de plano de desempenho FABEC («projeto de plano de desempenho revisto») para o PR3.
- (5) Em 24 de outubro de 2022, a Comissão, na sua Decisão (UE) 2022/2255 ⁽⁷⁾, deu início à análise pormenorizada a que se refere o artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 («análise pormenorizada») no que respeita aos objetivos de desempenho revistos em matéria de relação custo-eficiência propostos para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa, incluídos no projeto de plano de desempenho revisto.
- (6) A França, a Alemanha e os Países Baixos informaram a Comissão, em 28 de outubro de 2022, 3 de novembro de 2022 e 4 de novembro de 2022, respetivamente, de que se tinham retirado do projeto de plano de desempenho revisto estabelecido conjuntamente a nível do FABEC. Simultaneamente, esses Estados-Membros apresentaram à Comissão projetos de planos nacionais de desempenho revistos para o PR3.
- (7) Na sequência de uma nova avaliação, a Comissão concluiu que os respetivos objetivos de desempenho nacionais revistos eram coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e notificou a França, a Alemanha e os Países Baixos, respetivamente, através das Decisões (UE) 2023/176 ⁽⁸⁾, (UE) 2023/177 ⁽⁹⁾ e (UE) 2023/179 ⁽¹⁰⁾ da Comissão. A Suíça informou igualmente a Comissão da sua retirada do projeto revisto de plano de desempenho e apresentou simultaneamente um projeto revisto de plano nacional de desempenho em 4 de novembro de 2022. A Comissão considerou que os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano nacional de desempenho revisto da Suíça são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União e notificou a Suíça por meio da Decisão (UE) 2022/178 da Comissão, de 14 de dezembro de 2022.
- (8) A Bélgica e o Luxemburgo não notificaram quaisquer planos nacionais de desempenho distintos. Consequentemente, o projeto de plano de desempenho revisto anteriormente estabelecido a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, sujeito à análise pormenorizada da Comissão iniciada pela Decisão (UE) 2022/2255, continua a constituir a base para a avaliação dos objetivos de desempenho da Bélgica e do Luxemburgo.

⁽⁶⁾ Decisão de Execução (UE) 2022/780 da Comissão, de 13 de abril de 2022, sobre a incoerência de determinados objetivos de desempenho previstos no projeto de plano de desempenho dos blocos funcionais de espaço aéreo apresentado pela Suíça ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência e que formula recomendações para a revisão desses objetivos (JO L 139 de 18.5.2022, p. 218).

⁽⁷⁾ Decisão (UE) 2022/2255 da Comissão, de 24 de outubro de 2022, relativa ao início da análise circunstanciada de determinados objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho revisto para o terceiro período de referência apresentado a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo pela Bélgica, a Alemanha, a França, o Luxemburgo e os Países Baixos nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 297 de 17.11.2022, p. 71).

⁽⁸⁾ Decisão (UE) 2023/176 da Comissão de 14 de dezembro de 2022 no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no projeto de plano nacional de desempenho revisto, apresentado pela França ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência (JO L 25 de 27.1.2023, p. 70).

⁽⁹⁾ Decisão (UE) 2023/177 da Comissão de 14 de dezembro de 2022 no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no projeto de plano nacional de desempenho revisto apresentado pela Alemanha ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência (JO L 25 de 27.1.2023, p. 79).

⁽¹⁰⁾ Decisão (UE) 2023/179 da Comissão de 14 de dezembro de 2022 no respeitante à coerência de determinados objetivos incluídos no projeto de plano nacional de desempenho revisto apresentado pelos Países Baixos ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência (JO L 25 de 27.1.2023, p. 95).

- (9) Por conseguinte, a Bélgica e o Luxemburgo devem ser os destinatários da presente decisão, uma vez que a França, a Alemanha e os Países Baixos se retiraram do projeto de plano de desempenho revisto apresentado pelo FABEC e apresentaram planos nacionais de desempenho separados. Esses planos foram considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União (ver as decisões da Comissão referidas no considerando 7).
- (10) Em 27 de outubro de 2022, os serviços da Comissão enviaram um primeiro pedido de informações à Bélgica sobre os elementos abrangidos pela análise circunstanciada. A carta dos serviços da Comissão à Bélgica, de 27 de outubro de 2022, foi igualmente enviada simultaneamente ao Luxemburgo, a título meramente informativo. Em resposta a esse pedido, as autoridades belgas transmitiram aos serviços da Comissão, em 6 de novembro de 2022 e 9 de novembro de 2022, as informações fornecidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea (a seguir «ANSP»).
- (11) Em 9 de novembro de 2022, os serviços da Comissão reuniram-se em Bruxelas com as autoridades belgas.
- (12) Em 11 de novembro de 2022, os serviços da Comissão enviaram um segundo pedido de informações à Bélgica e receberam documentos adicionais das autoridades belgas em 28 de novembro de 2022. A carta dos serviços da Comissão à Bélgica, de 11 de novembro de 2022, foi igualmente enviada simultaneamente ao Luxemburgo, a título meramente informativo.
- (13) Em 29 de novembro de 2022, a Comissão solicitou informações adicionais à Bélgica. As autoridades belgas responderam a este pedido em 8 de dezembro de 2022 e completaram igualmente os dados e as informações que tinham apresentado em 28 de novembro de 2022. A carta dos serviços da Comissão à Bélgica, de 29 de novembro de 2022, foi igualmente enviada em simultâneo ao Luxemburgo, a título meramente informativo.
- (14) Em 8 de dezembro de 2022 e 15 de dezembro de 2022, os serviços da Comissão reuniram-se com as autoridades belgas.
- (15) Em 20 de dezembro de 2022, os serviços da Comissão enviaram um pedido final de informações à Bélgica. As autoridades belgas forneceram informações adicionais em resposta a esse pedido em 12 de janeiro de 2023. A carta dos serviços da Comissão à Bélgica, de 20 de dezembro de 2022, foi igualmente enviada simultaneamente ao Luxemburgo, a título meramente informativo.
- (16) Em 3 de fevereiro de 2023, os serviços da Comissão convidaram o Luxemburgo a apresentar eventuais observações ou comentários adicionais pertinentes sobre o material fornecido pela Bélgica em resposta aos pedidos de informação referidos nos considerandos 10, 12, 13 e 15. As autoridades luxemburguesas não apresentaram quaisquer informações em resposta ao pedido dos serviços da Comissão.
- (17) Em 2 de março de 2023, os serviços da Comissão reuniram-se com as autoridades da Bélgica e do Luxemburgo.

AVALIAÇÃO DOS OBJETIVOS DE DESEMPENHO REVISTOS DURANTE A ANÁLISE CIRCUNSTANCIADA

Âmbito da análise circunstanciada

- (18) O órgão de análise do desempenho (PRB), que assiste a Comissão na aplicação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, apresentou relatórios à Comissão sobre a apreciação do projeto de plano de desempenho revisto e sobre a análise circunstanciada dos objetivos de desempenho revistos em matéria de custo-eficiência propostos para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa.

- (19) A Comissão constata que os objetivos de desempenho em matéria de segurança, capacidade e ambiente fixados no projeto de plano de desempenho revisto se mantiveram inalterados. A Comissão não formulou quaisquer constatações sobre esses objetivos de desempenho na sua Decisão de Execução (UE) 2022/758 ou na sua Decisão (UE) 2022/2255. Por conseguinte, a presente decisão não contém observações adicionais sobre a avaliação dos objetivos de desempenho em matéria de segurança, capacidade e ambiente.
- (20) A análise circunstanciada permitiu à Comissão analisar de forma mais aprofundada os objetivos de desempenho em matéria de custo-eficiência propostos pela Bélgica e pelo Luxemburgo (apresentados no quadro *infra*), na sequência das dúvidas mencionadas na Decisão (UE) 2022/2255 quanto à sua coerência com os objetivos de desempenho a nível da União.

Zona de tarifação de rota da Bélgica-Luxemburgo	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020 – 2021	2022	2023	2024
Objetivos revistos em matéria de relação custo-eficiência em rota para o custo unitário determinado , expressos em termos reais a preços de 2017 («EUR 2017»)	81,7-8 EUR	83,2-6 EUR	189,5-2 EUR	104,4-7 EUR	94,1-8 EUR	89,8-7 EUR

- (21) A análise circunstanciada abrangeu os elementos enumerados no anexo da Decisão (UE) 2022/2255 e incidiu sobre os serviços relacionados com o espaço aéreo da Bélgica. Por esse motivo, os pedidos de informações dos serviços da Comissão (ver considerandos 10 a 15) foram dirigidos às autoridades belgas, enquanto as autoridades nacionais competentes do Luxemburgo receberam apenas esses pedidos de informações.

Avaliação dos objetivos de desempenho revistos com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317

- (22) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho revistos em matéria de custo-eficiência apresentados no considerando 18 com os objetivos de desempenho a nível da União, em conformidade com os critérios de avaliação constantes do anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, tendo em conta as conclusões da análise circunstanciada apresentadas nos considerandos 26 a 67 *infra*.
- (23) Quanto aos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa ficam aquém da tendência do DUC a nível da União durante o PR3 e à tendência do DUC a nível da União de longo prazo durante o PR2 e o PR3 combinados. Com efeito, a tendência do DUC para o PR3 de +1,9 % da Bélgica e do Luxemburgo não cumpre a tendência a nível da União de +1,0 % durante o mesmo período, enquanto a sua tendência do DUC de longo prazo de +1,1 % está significativamente acima do nível da tendência correspondente a nível da União, ou seja, -1,3 %.
- (24) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão constata que o valor de referência da Bélgica e do Luxemburgo para o custo unitário determinado de 83,26 EUR em termos reais, a preços de 2017 (EUR2017), é 13,2 % superior ao valor de referência médio de 73,53 EUR (EUR2017) do grupo de comparação relevante.
- (25) No âmbito da análise circunstanciada, a Comissão fundamentou ainda a sua avaliação dos objetivos de desempenho da Bélgica e do Luxemburgo em matéria de relação custo-eficiência com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, analisando os seguintes elementos:
- os custos determinados para a zona de tarifação, discriminados por prestador de serviços de navegação aérea («ANSP»);
 - a complexidade da prestação de serviços de navegação aérea na zona de tarifação;

- os acordos de prestação de serviços transfronteiriços com países vizinhos e o respetivo impacto operacional e financeiro; bem como
- a repartição dos custos entre os serviços em rota e os serviços de terminal.

Constatações sobre os custos determinados para a zona de tarifação, discriminados por ANSP

- (26) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho revisto resulta num custo unitário determinado («DUC») de 89,87 EUR (em EUR 2017) para o ano de 2024 para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa, tal como apresentado no considerando 18. Este é o nível mais elevado de DUC para 2024 de todas as zonas de tarifação de rota incluídas no âmbito do regime de desempenho e de tarifação.
- (27) Três ANSP, nomeadamente a *skeyes*, o Centro de Controlo do Espaço Aéreo Superior de Maastricht («MUAC») e a Administração da Navegação Aérea do Luxemburgo (a seguir «ANA Luxembourg»), servem a zona de tarifação em análise. Além disso, os custos determinados são incorridos em relação às autoridades supervisoras nacionais («NSA») da Bélgica e do Luxemburgo, respetivamente.
- (28) O quadro seguinte apresenta a forma como a base de custos da zona de tarifação é discriminada por entidade e a forma como os custos das diferentes entidades evoluíram ao longo do tempo.

Zona de tarifação de rota da Bélgica-Luxemburgo	Valor de referência de 2014 (EUR 2017)	Valor de referência de 2019 (EUR 2017)	Custos determinados 2024 (EUR 2017)	Variação ⁽¹¹⁾ anual entre 2014 e 2024	Variação ⁽¹²⁾ anual entre 2019 e 2024
skeyes	114 M EUR	131 M EUR	135 M EUR	+ 1,8 %	+ 0,7 %
MUAC	54 M EUR	61 M EUR	75 M EUR	+ 3,7 %	+ 5,5 %
ANA Luxembourg	6 M EUR	6 M EUR	6 M EUR	+ 0,7 %	-0,9 %
NSA da Bélgica e do Luxemburgo ⁽¹³⁾	13 M EUR	13 M EUR	12 M EUR	-0,5 %	-1,9 %
Total	187 M EUR	211 M EUR	228 M EUR	+ 2,2 %	+ 2,0 %

- (29) No que diz respeito aos custos determinados para 2024, a Comissão observa que 59 % dos custos determinados da zona de tarifação são suportados pela *skeyes*, enquanto o MUAC representa 33 % da base dos custos. A quota combinada da ANA Luxembourg e das NSA da Bélgica e do Luxemburgo representa 8 % dos custos determinados.
- (30) A Comissão está ciente de que o projeto de plano de desempenho revisto reduz os custos determinados totais para a zona de tarifação de 19,3 milhões de EUR (em EUR 2017) para o ano de 2024, em comparação com o projeto de plano de desempenho. A Comissão observa que a *skeyes* contribui, em grande medida, para esse decréscimo, com uma redução dos custos de 16 milhões de EUR (em EUR 2017). Segundo a Bélgica, a *skeyes* logrou essa redução dos custos graças à:
- melhoria da produtividade (–5,5 milhões de EUR em EUR 2017);
 - revisão do seu plano de investimento e de outras despesas operacionais (–4,2 milhões de EUR em EUR 2017); bem como à
 - redução excepcional dos custos financiada pelo excedente resultante da diferença entre os custos determinados estabelecidos no projeto de plano de desempenho para 2021 e os custos reais registados para esse ano (–6,5 milhões de EUR em EUR 2017).

⁽¹¹⁾ Taxa de crescimento anual composta (CAGR).

⁽¹²⁾ Taxa de crescimento anual composta (CAGR).

⁽¹³⁾ Os custos incorridos pela Bélgica e pelo Luxemburgo no âmbito da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea do Eurocontrol, de 13 de dezembro de 1960 (com a última redação que lhe foi dada), estão incluídos nos custos da NSA.

- (31) Por outro lado, a Comissão constata que os custos da MUAC afetados à zona de tarifação permaneceram praticamente inalterados no projeto de plano de desempenho revisto, uma vez que apenas foi aplicada uma pequena redução de custos no montante de 0,3 milhões de EUR (em EUR 2017).
- (32) Com base na avaliação efetuada pelo PRB, a Comissão observa que tanto a *skeyes* como o MUAC aumentaram substancialmente os seus custos em termos reais durante o PR2 e que esses custos continuaram a aumentar durante o PR3, principalmente devido a custos de pessoal mais elevados e a outras despesas de funcionamento. Em 2024, prevê-se que os custos de pessoal da *skeyes* sofram um aumento de 6,9 % em relação ao nível de 2019, o que corresponde a uma diferença de 6,5 milhões de EUR (em EUR 2017). Para o MUAC, o aumento dos custos de pessoal incorridos na zona de tarifação em comparação com a situação em 2019, é ainda mais significativo, uma vez que se prevê que esses custos sejam 30 % mais elevados em 2024 do que em 2019, o que representa um aumento de 15,0 milhões de EUR (em EUR 2017).
- (33) Os custos determinados fixados para a ANA Luxembourg e para as NSA da Bélgica e do Luxemburgo não suscitam quaisquer preocupações.

Observações específicas relativas à *skeyes*

- (34) No que diz respeito à *skeyes*, que tem a maior percentagem de custos determinados na zona de tarifação, o PRB enviou à Comissão uma análise comparativa adicional. Essa análise mostra que o desempenho relativo da relação custo-eficiência da *skeyes* se deteriorou em comparação com o LVNL ⁽¹⁴⁾, que tem um ambiente operacional muito semelhante e que está incluído no mesmo grupo de comparação para efeitos de avaliação dos objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho em matéria de relação custo-eficiência ⁽¹⁵⁾. No final do PR2, o custo unitário da *skeyes* para 2019 era 2,2 % superior ao custo unitário da LVNL ⁽¹⁶⁾. No final do PR3, em 2024, após o ajustamento do custo unitário da *skeyes* mediante uma redução pontual de custos de 6,5 milhões de EUR (em EUR 2017) referida no considerando 30, prevê-se que o custo unitário da *skeyes* seja 9,4 % superior ao custo unitário da LVNL.
- (35) Com base na avaliação do PRB, esta disparidade na relação custo-eficiência entre a *skeyes* e a LVNL deve-se principalmente aos custos de pessoal. Com base no projeto de plano de desempenho revisto, a *skeyes* prevê despende em 2024 mais 23 % em custos de pessoal por unidade de serviços de rota do que a LVNL. Expressa em termos monetários e ajustada em função da base de custos anual da *skeyes*, essa diferença representaria uma sobretaxa para os utilizadores do espaço aéreo de 18,7 milhões de EUR (em EUR 2017) para esse ano.
- (36) Além disso, a Comissão observa que a relação custo-eficiência da *skeyes* é significativamente afetada pelos custos decorrentes de um regime de reforma antecipada denominado «regime de disponibilidade funcional DISPO» («regime DISPO» ou «DISPO») que, em conformidade com o direito belga ⁽¹⁷⁾, permite aos controladores de tráfego aéreo (ATCO) da *skeyes* reformarem-se cinco anos antes da data legal da sua reforma. Durante esses cinco anos, recebem um subsídio equivalente a entre 75 % e 85 % do seu último salário. De acordo com as informações fornecidas no projeto revisto de plano de desempenho, os controladores de tráfego aéreo acedem atualmente ao regime DISPO aos 56 anos, devendo este limite de idade ser aumentado para os 57 anos de idade a partir de 2025.
- (37) A Comissão observa que os custos do regime DISPO são totalmente suportados pela *skeyes*, que repercute esses custos nos utilizadores do espaço aéreo através das suas bases de custos em rota e de terminal. Com base nos dados relativos aos custos históricos e nas estimativas pormenorizadas de custos futuros para o PR3 fornecidas pela Bélgica, os custos de rota resultantes do DISPO ascendem a um total de 29 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3 e quase duplicaram em comparação com o PR2. Em relação ao ano de 2024, a Bélgica comunicou que os custos determinados em rota resultantes do regime DISPO ascendem a 8,7 milhões de EUR (em EUR 2017).
- (38) A Comissão reconhece que o custo crescente do regime DISPO ao longo do tempo é causado por um maior número de ATCO que beneficiam desse regime. Com efeito, embora a Bélgica tenha comunicado, no seu conjunto, um total de 43 ETC ao abrigo do regime DISPO em 2022, esse número deverá aumentar para 71 ETI em 2024. A Bélgica prevê um aumento gradual e constante do número de ETI ao abrigo do regime DISPO, mesmo após o PR3, pelo menos até 2030.

⁽¹⁴⁾ «Controlo de tráfego aéreo dos Países Baixos» («LVNL»)

⁽¹⁵⁾ Em conformidade com o artigo 6.º da Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão.

⁽¹⁶⁾ Os custos unitários da *skeyes* e da LVNL excluem as unidades de serviço atribuíveis ao MUAC nas respetivas zonas de tarifação. Os custos unitários da *skeyes* e da LVNL abrangem todos os serviços de navegação aérea de rota, incluindo os serviços meteorológicos (MET) que nos Países Baixos são prestados por um prestador MET distinto da LVNL.

⁽¹⁷⁾ Decreto Real de 23 de abril de 2017.

- (39) A Comissão observa que os ATCO que beneficiam do regime DISPO permanecem à disposição da *skeyes*, podendo ser chamados a reassumir funções a qualquer momento, com remuneração integral, a fim de desempenharem outras tarefas que não as de um ATCO operacional. No entanto, as informações fornecidas pela Bélgica indicam que apenas um número muito limitado de ATCO ao abrigo do regime DISPO foi efetivamente chamado a reassumir funções pela *skeyes*. Desde 2015, foram reintegrados 17 ATCO, alguns dos quais várias vezes para diferentes funções. Tendo em conta as estimativas fornecidas pelo PRB, o contributo dos ATCO reintegrados foi equiparável ao de cerca de 4 ETI em 2022 para as atividades relacionadas com a prestação de serviços em rota. Esses 4 ETI representam apenas um décimo do conjunto total de ETI que poderia ter sido disponibilizado ao abrigo do regime DISPO. Isto indica que o recurso ao pessoal disponível em regime DISPO é muito limitado.
- (40) A Bélgica não propôs quaisquer medidas de atenuação no projeto revisto de plano de desempenho para limitar este impacto financeiro crescente do regime DISPO na base de custos do PR3.

Observações específicas relativas ao MUAC

- (41) A Comissão analisou ainda a forma como os Estados-Membros pertencentes à Convenção MUAC ⁽¹⁸⁾, a saber, a Bélgica, a Alemanha, o Luxemburgo e os Países Baixos (a seguir «Estados MUAC»), imputam o total dos custos determinados incorridos pela MUAC às respetivas zonas de tarifação.
- (42) A este respeito, a Comissão observa que os custos determinados da MUAC são repartidos entre os Estados da MUAC com base num único critério, a saber, o número de ATCO qualificados em serviço ou cuja entrada em serviço está prevista nos três grupos de setores ⁽¹⁹⁾ da MUAC em 1 de janeiro de cada ano. A Comissão observa ainda que 92 % dos custos do grupo setorial de Bruxelas («setor de Bruxelas») são afetados à zona de tarifação belgo-luxemburguesa. Os dois outros grupos setoriais da MUAC, a saber, o «grupo setorial DECO» e o «grupo setorial de Hanôver», estão situados fora do âmbito geográfico da zona de tarifação belgo-luxemburguesa e, por conseguinte, não geram custos afetados a essa zona de tarifação.
- (43) A Comissão entende que a metodologia de imputação de custos foi estabelecida no Acordo da MUAC e assenta no pressuposto de que o número de ATCO em cada setor reflete a carga de trabalho da prestação dos serviços e, por conseguinte, os custos dos serviços e a complexidade de cada setor.
- (44) Todavia, a Comissão observa que, nos últimos anos, a Bélgica manifestou a sua preocupação quanto aos efeitos desta metodologia de repartição dos custos na sua zona de tarifação. Em especial, a Bélgica alega que a sua contribuição para os custos totais da MUAC, calculada com base no número de ATCO atribuído ao setor de Bruxelas, é desproporcionadamente elevada tendo em conta o facto de o setor de Bruxelas gerar um número comparativamente inferior de unidades de serviço e receitas conexas em comparação com os outros dois setores da MUAC. A Bélgica salienta ainda que a maior complexidade do seu espaço aéreo, que conduz a uma carga de trabalho adicional para os ATCO, explica o custo mais elevado por unidade de serviço do setor da MUAC de Bruxelas em comparação com os outros dois setores da MUAC.
- (45) Com base na avaliação do PRB, a Comissão observa que a parte dos custos totais da MUAC atribuída à Bélgica e ao Luxemburgo aumentou de facto ao longo do tempo, uma vez que o número de ATCO atribuído ao setor de Bruxelas aumentou. Por conseguinte, enquanto a Bélgica e o Luxemburgo contribuíram para 32 % dos custos da MUAC em 2014, essa quota aumentou para 34 % no PR3. O efeito dessa alteração na base de custos da zona de tarifação belgo-luxemburguesa é ainda agravado pelo aumento global dos custos totais da MUAC. A Comissão observa que os custos determinados da MUAC para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa são 39 % mais elevados em termos reais para 2024 ⁽²⁰⁾ do que em 2014, embora se preveja que as unidades de serviço para a zona de tarifação em 2024 se situem apenas 11 % acima do seu nível de 2014.

⁽¹⁸⁾ Acordo relativo à prestação e exploração de serviços e estruturas de tráfego aéreo pelo EUROCONTROL no Centro de Controlo Regional de Maastricht, assinado em 25 de novembro de 1986.

⁽¹⁹⁾ As operações da MUAC dividem-se em três grupos de setores, a saber, o «grupo setorial de Bruxelas», o grupo «grupo setorial DECO» e o «grupo setorial de Hanôver».

⁽²⁰⁾ Calculado com base no valor de referência de 2014.

- (46) A Comissão toma nota da declaração feita pela Bélgica durante a análise circunstanciada, indicando que a metodologia para o financiamento dos custos da MUAC estabelecida em 1986 «*se baseia num sistema de recuperação dos custos*» e «*não segue a regulamentação económica imposta pelo sistema de desempenho*». De acordo com as observações conexas apresentadas pelo PRB, o MUAC beneficia, de facto, de um sistema de recuperação integral dos custos. Assim, apesar de ser um prestador de serviços de navegação aérea abrangido pelo âmbito de aplicação do regime de desempenho e de tarifação em conformidade com o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, o MUAC não suporta os riscos financeiros nem aplica os incentivos financeiros decorrentes do mecanismo de partilha de riscos de tráfego estabelecido no artigo 27.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, do mecanismo de partilha dos riscos de custos estabelecido no artigo 28.º do mesmo Regulamento de Execução (UE) 2019/317 ou os incentivos para a consecução dos objetivos de capacidade estabelecidos no artigo 11.º, n.º 3, do mesmo regulamento de execução.
- (47) A Comissão observa que as informações obtidas pela primeira vez durante a análise circunstanciada sobre a aplicação do regime de desempenho e de tarifação no que diz respeito ao MUAC suscitam preocupações em termos de conformidade com os requisitos legais aplicáveis. Esta conclusão não prejudica eventuais processos por infração a que a Comissão possa dar início relativamente a essa matéria.

Custos relacionados com os investimentos adiados ou cancelados no PR2

- (48) A Comissão observa que, durante o PR2, tanto a *skeyes* como o MUAC protelaram ou anularam vários investimentos planeados em ativos fixos, que faziam parte do plano de desempenho do PR2. Os utilizadores do espaço aéreo foram parcialmente cobrados por esses investimentos como parte da base de custos para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa, apesar de esses investimentos não terem sido concluídos e, por conseguinte, não terem proporcionado os benefícios operacionais esperados. De acordo com os cálculos efetuados pelo PRB, tal gerou, em termos nominais e para o PR2 no seu conjunto, um ganho de 7,8 milhões de EUR em relação à *skeyes* e um ganho de 2,1 milhões de EUR em relação ao MUAC. A Bélgica indica que não tenciona reembolsar aos utilizadores do espaço aéreo quaisquer montantes cobrados no PR2 pelos investimentos previstos e não concluídos em ativos imobilizados, uma vez que considera que não existe qualquer obrigação legal de o fazer no que diz respeito ao PR2.
- (49) Caso alguns desses investimentos no PR2 venham a ser concluídos numa fase posterior, em conformidade com o artigo 22.º, n.º 7, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, as ANS da Bélgica e do Luxemburgo devem assegurar que quaisquer montantes conexos que já tenham sido recuperados no PR2 não sejam novamente cobrados aos utilizadores do espaço aéreo no PR3 ou em períodos de referência subsequentes.

Constatações sobre a complexidade da prestação de serviços de navegação aérea na zona de tarifação e sua evolução ao longo do tempo

- (50) A Bélgica e o Luxemburgo alegaram que a complexidade do espaço aéreo é um fator crucial subjacente ao desvio dos seus objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência propostos em relação às tendências do DUC a nível da União. Explicaram, concretamente, que a complexidade do espaço aéreo belgo-luxemburguês acresce o volume de trabalho relativo dos ATCO, repercutindo-se assim negativamente na produtividade dos mesmos e na base de custos em rota.
- (51) Tendo em conta as conclusões do PRB, a Comissão reconhece que o espaço aéreo na zona de tarifação da Bélgica e do Luxemburgo é altamente complexo devido ao elevado número de voos e à combinação de trajetórias de voo. Por conseguinte, a *skeyes* e o MUAC enfrentam condições de funcionamento complexas.
- (52) No entanto, a Comissão observa que a Bélgica e o Luxemburgo não apresentaram quaisquer elementos de prova que demonstrem que as operações no PR3 se tornaram mais complexas do que no PR2, ou que nos restantes meses do PR3 a complexidade se iria agravar.
- (53) Com base na informação disponível, que foi analisada de forma mais criteriosa pelo PRB, a complexidade manteve-se relativamente estável durante o PR2 no que diz respeito tanto à *skeyes* como ao MUAC. No que diz respeito a 2020 e 2021, não é possível tirar conclusões significativas sobre a complexidade das operações devido aos níveis de tráfego excepcionalmente baixos, resultantes da pandemia de COVID-19. No que diz respeito ao resto do PR3, não existem provas de que a situação em termos de complexidade difira significativamente da situação observada durante o PR2.

- (54) Dado que a complexidade relativamente elevada das operações na Bélgica e na zona de tarifação luxemburguesa tem sido constante ao longo do tempo em condições normais de tráfego, tal como explicado nos considerandos 52 e 53, a Comissão considera que essa complexidade não pode ser invocada como justificação para o aumento dos custos no PR3. Por conseguinte, são mantidas as conclusões do considerando 23 relativamente aos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (55) Além disso, a Comissão recorda que a complexidade das operações já foi tida em conta na definição dos grupos de comparação de PSNA, que são utilizados para efeitos do critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Atualmente, os grupos de comparação são constituídos por PSNA com condições operacionais e económicas semelhantes e o grupo de comparação da Bélgica e do Luxemburgo inclui a Áustria, a Suíça e os Países Baixos, todos eles confrontados com um ambiente operacional relativamente complexo. Por conseguinte, mantém-se a conclusão do considerando 24 relativa ao critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c).

Constatações sobre os acordos de prestação de serviços transfronteiriços celebrados com países vizinhos e respetivo impacto operacional e financeiro

- (56) No projeto de plano de desempenho revisto, a Bélgica e o Luxemburgo explicam que o setor da MUAC em Bruxelas inclui a prestação de serviços transfronteiriços no espaço aéreo da França e da Alemanha. A Bélgica e o Luxemburgo especificaram ainda que as unidades de serviços de rota para os voos controlados pela MUAC nessas zonas transfronteiriças são registadas nas zonas de tarifação desses Estados-Membros, ao passo que os custos dos serviços prestados são cobrados aos utilizadores que voam na zona de tarifação belgo-luxemburguesa. A Bélgica e o Luxemburgo salientam que esta situação conduz a um aumento do custo unitário determinado na sua zona de tarifação.
- (57) Durante a análise circunstanciada, a Comissão analisou as disposições relativas à prestação de serviços transfronteiriços relacionadas com a zona de tarifação belgo-luxemburguesa. A Comissão constatou que o MUAC presta serviços em três zonas transfronteiriças situadas na França e na Alemanha, que são importantes em termos de volume de trabalho e para as quais o MUAC não recebe qualquer compensação financeira dos Estados-Membros que delegaram a prestação de serviços. A mesma observação pode ser feita em relação a duas zonas transfronteiriças situadas no espaço aéreo dos Países Baixos em que a prestação de serviços é delegada à *skeyes*.
- (58) Com base numa análise mais aprofundada realizada pelo PRB, a Comissão estima que os serviços prestados pela MUAC e pela *skeyes* nas zonas transfronteiriças referidas no considerando 57 representaram um custo total de cerca de 12,2 milhões de EUR (em EUR 2017) em 2019, dos quais a parte da MUAC corresponde a 6,8 milhões de EUR (em EUR 2017) e a da *skeyes* a 5,4 milhões de EUR (em EUR 2017).
- (59) A Comissão observa, no entanto, que a Bélgica não comunicou quaisquer alterações na prestação de serviços pela *skeyes* e pela MUAC nas zonas transfronteiriças durante o PR2 ou o PR3. Essas atividades não se expandiram em termos de âmbito e não geraram uma carga de trabalho adicional para os PSNA durante o PR2 e o PR3. Por conseguinte, uma vez que os custos associados permaneceram proporcionalmente estáveis em termos de percentagem da base de custos totais da zona de tarifação belgo-luxemburguesa, os serviços prestados pela *skeyes* e pela MUAC em zonas transfronteiriças não têm um impacto significativo no cálculo das tendências da relação custo-eficiência. Assim, são mantidas as conclusões do considerando 23 relativas aos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a) e b).
- (60) Por último, embora os acordos de prestação de serviços transfronteiriços analisados aduzam benefícios notáveis ao reduzirem a complexidade das operações e ao acrescerem a eficiência dos serviços, o princípio do «utilizador-pagador» estabelecido no artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 implica que «os utilizadores do espaço aéreo devem pagar os custos que geram no local de utilização ou o mais próximo possível desse local»⁽²¹⁾. Por conseguinte, o artigo 21.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 exige que as zonas de tarifação sejam «coerentes com a prestação de serviços de navegação aérea, podendo incluir serviços prestados por um prestador de serviços de navegação aérea estabelecido noutro Estado-Membro do espaço aéreo transfronteiriço». O artigo 22.º, n.º 1, do referido regulamento de execução especifica ainda que a base de custos para uma zona de tarifação «deve consistir nos custos determinados relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea na zona de tarifação em causa».

⁽²¹⁾ Considerando 22 do Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

- (61) À luz do que foi dito no considerando 60, a Comissão considera que os mecanismos de financiamento em vigor para a prestação de serviços de navegação aérea nas zonas transfronteiriças referidas no considerando 57 não estão em conformidade com os requisitos legais subjacentes ao regime de desempenho e de tarifação. Esta conclusão não prejudica eventuais processos por infração a que a Comissão possa dar início relativamente a esta matéria.
- (62) Uma vez que o financiamento dos serviços prestados em zonas transfronteiriças não está em conformidade com as disposições legais referidas no considerando 60, não pode ser utilizado para justificar qualquer ajustamento do valor de referência de 2019 para efeitos do critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Além disso, tendo em conta as conclusões do PRB, mesmo que o valor de referência de 2019 para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa tivesse sido ajustado para os serviços prestados em zonas transfronteiriças, teria resultado numa diferença de +5,9 % para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa em comparação com o valor de referência médio do grupo de comparação. Por conseguinte, mantém-se a conclusão do considerando 24 relativa ao critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea c).

Constatações sobre a repartição dos custos entre os serviços em rota e de terminal

- (63) A Bélgica introduziu no PR3 uma metodologia revista de repartição dos custos para a repartição dos custos determinados entre os serviços em rota e de terminal para o PR3. As alterações aplicadas dizem respeito à imputação dos custos dos serviços de controlo de aproximação («custos de aproximação») incorridos pela *skeyes* e à imputação dos custos incorridos pela NSA belga. A Comissão observa que a Bélgica decidiu afetar quase integralmente os seus custos de aproximação aos serviços em rota, o que conduz à transferência de custos determinados adicionais para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa no PR3.
- (64) A Comissão observa que a Bélgica e o Luxemburgo ajustaram os valores de referência para 2014 e 2019 no projeto de plano de desempenho revisto, a fim de ter em conta as alterações na repartição dos custos entre os serviços em rota e de terminal. Essas alterações não afetam, pois, diretamente a avaliação dos objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo IV do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (65) Não obstante, tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, a Comissão observa que a Bélgica aumentou o valor de referência de 2019 para a zona de tarifação de rota em 14,3 milhões de EUR (em EUR 2017), ao mesmo tempo que reduziu o valor de referência para a sua zona de tarifação de terminal, que inclui o aeroporto de Bruxelas (EBBR), em 4,4 milhões de EUR (em EUR 2017). A Comissão está ciente de que a *skeyes* também incorre em custos relacionados com os serviços de aproximação prestados em aeroportos regionais, que estão fora do âmbito do plano de desempenho do PR3. Contudo, a Comissão considera que a Bélgica não explicou nem justificou de forma adequada a discrepância considerável entre os ajustamentos aplicados aos valores de referência dos serviços em rota e de terminal, uma vez que os custos reafetados relativos aos aeroportos regionais fora do âmbito do plano de desempenho se afiguram desproporcionados.
- (66) Além disso, a Comissão considera que, ao incluir quase integralmente os custos de aproximação na base de custos em rota, a Bélgica não repartiu esses custos de forma proporcional entre os serviços em rota e os serviços de terminal com base numa metodologia transparente. A Comissão considera que essa repartição dos custos da aproximação não cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 15.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e no artigo 22.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (67) Por conseguinte, à luz das observações apresentadas nos considerandos 63 a 66, a presente decisão não prejudica eventuais processos por infração que a Comissão possa vir a instaurar relativamente às alterações da metodologia de repartição de custos aplicada no PR3 pela Bélgica.

Conclusões sobre a análise com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317

- (68) Tendo em conta o que precede, a Comissão conclui que os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa não cumprem nenhum dos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Avaliação das medidas invocadas pela Bélgica e pelo Luxemburgo para justificar os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União

- (69) Além disso, nos termos do anexo IV, ponto 1.4, alínea d), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão deve examinar se os desvios em relação aos critérios estabelecidos no ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do mesmo anexo, são necessários e proporcionados para permitir a consecução dos objetivos de desempenho no domínio essencial de capacidade ou para aplicar medidas de reestruturação na aceção do artigo 2.º, n.º 18, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Em especial, a Comissão verificou se os desvios observados em relação à tendência do DUC a nível da União e à tendência do DUC a nível da União de longo prazo se devem exclusivamente aos custos adicionais determinados das medidas relacionadas com a capacidade.
- (70) Tendo em conta os cálculos efetuados pelo PRB, a Comissão observa que a diferença estimada entre os custos determinados do PR3 em rota da zona de tarifação belgo-luxemburguesa para o ano de 2024 e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do DUC a nível da União do PR3 é de aproximadamente 8,2 milhões de EUR em EUR 2017, ao passo que se observa uma diferença correspondente de cerca de 43,7 milhões de EUR em EUR 2017 em relação à tendência do DUC a nível da União de longo prazo.
- (71) A Comissão constata que o projeto de plano de desempenho revisto inclui sete medidas para a consecução dos objetivos de capacidade («medidas relacionadas com a capacidade»), que são consideradas pela Bélgica e pelo Luxemburgo como necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade e que, segundo a Bélgica e o Luxemburgo, justificariam os desvios dos seus objetivos de desempenho em termos de custo-eficiência em relação aos objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União.
- (72) Na sequência das conclusões estabelecidas na Decisão (UE) 2022/2255 relativamente a essas medidas relacionadas com a capacidade, a Comissão analisou essas medidas de forma mais aprofundada.

Medida 1

- (73) A primeira medida relacionada com a capacidade («medida 1») inclui o recrutamento e a formação de ATCO pela *skeyes*, a fim de manter níveis adequados de ATCO no PR3 e no quarto período de referência («PR4»). A Bélgica e o Luxemburgo explicam que a medida 1 é essencial para fazer face ao envelhecimento da mão de obra no que se refere aos ATCO e ao conseqüente elevado número de reformas previstas durante o PR3 e o PR4. Essas reformas decorrem, em especial, da aplicação do regime DISPO referido no considerando 36.
- (74) A Bélgica sublinhou ainda, durante a análise circunstanciada, que o número de ATCO em operações em curso diminuiria 15 % até ao final do PR3 sem as atividades de formação e recrutamento previstas na medida 1. Segundo a Bélgica, tal conduziria a uma redução significativa da capacidade.
- (75) À luz das informações fornecidas pela Bélgica, a Comissão concorda que a formação e o recrutamento de ATCO pela *skeyes* são necessários para manter e melhorar os níveis de pessoal no que se refere aos ATCO e assegurar que o número de ATCO é adequado à luz da evolução futura prevista do tráfego. No entanto, a Comissão observa igualmente que a necessidade de uma formação tão ampla de novos ATCO resulta, em grande medida, das reformas antecipadas decorrentes do regime DISPO.
- (76) Os custos totais da medida 1 aumentaram no projeto de plano de desempenho revisto e ascendem a cerca de 27 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3. Em comparação com o projeto de plano de desempenho, os custos da medida 1 são mais elevados, em termos nominais, 22,4 % em 2022, 49,0 % em 2023 e 36,8 % em 2024.
- (77) A Bélgica alega que o aumento dos custos da medida 1 se justifica pelo impacto de uma inflação mais elevada e por uma estimativa mais precisa dos custos reais dos novos recrutamentos, devido a uma recuperação mais rápida do tráfego e a uma taxa de insucesso mais elevada do que o previsto de formandos ATCO nos ciclos de formação já concluídos durante o PR3. Especificamente, a Bélgica explica que a *skeyes* atualizou o seu plano de atividades antes da apresentação do projeto de plano de desempenho revisto e tenciona agora recrutar ATCO adicionais na sua capacidade máxima de formação durante os anos de 2022 a 2024.

- (78) A Comissão observa que, paralelamente, no âmbito do projeto de plano de desempenho revisto, o número de ATCO operacionais em 2024 é 6 % inferior ao do projeto de plano de desempenho. A Comissão parte do princípio de que esta situação resulta de uma taxa de insucesso mais elevada do que o previsto de formandos ATCO na *skeyes*, tal como mencionado no considerando 77.
- (79) A Comissão observa ainda que os aumentos dos custos relativos à medida 1, referidos no considerando 76, são significativamente mais elevados do que as alterações do índice de inflação refletidas no projeto de plano de desempenho revisto. A Comissão observa que os custos inicialmente apresentados no projeto de plano de desempenho no que diz respeito à medida 1 se limitaram à formação dos controladores para efeitos dos serviços em rota prestados pela *skeyes* no âmbito da zona de tarifação belgo-luxemburguesa. No entanto, com base nas informações transmitidas pela Bélgica durante a análise circunstanciada, o aumento dos custos da medida 1 incluído no projeto de plano de desempenho revisto também abrange a formação de controladores pela *skeyes* para os serviços de navegação aérea de terminal. Os custos relativos à zona de tarifação de terminal não devem ser incluídos na medida 1.
- (80) Por conseguinte, a Comissão considera que a Bélgica não explicou adequadamente, apesar de lhe ter sido solicitado que assim o fizesse, de que forma as atividades de formação previstas para ATCO e a leva prevista de ATCO formandos no que respeita aos serviços em rota foram adaptados entre o projeto de plano de desempenho e o projeto de plano de desempenho revisto. Ademais, a Bélgica não justificou, no que diz respeito aos serviços em rota, os custos estimados incorridos pela *skeyes* por ATCO formando ou a elevada variabilidade desses custos de um ano para o outro. À luz destas considerações, não foi possível à Comissão quantificar de que forma o aumento previsto do número de ATCO formandos na *skeyes*, mencionado no considerando 77, contribuiu para a alteração dos custos da medida 1 observada no considerando 76 no que diz respeito aos serviços em rota.
- (81) Mesmo partindo do princípio de que os custos de formação da *skeyes* seriam efetivamente mais elevados em relação aos serviços em rota e devido a um aumento do número de ATCO formandos entre 2022 e 2024, a Comissão considera que esses custos de formação mais elevados são, pelo menos em grande medida, atenuados pela redução dos custos de pessoal decorrente do menor número de ATCO planeados em operações durante o mesmo período, tal como observado no considerando 78.
- (82) A Comissão observa que os custos incorridos com a medida 1 resultam, de facto, em grande medida, do regime DISPO, que a própria Bélgica optou por adotar e aplicar aos ATCO da *skeyes*. É evidente que o regime DISPO conduz, durante o PR3, a um elevado número de reformas antecipadas de ATCO, cuja substituição simultânea por novos ATCO representa um encargo operacional e financeiro considerável para a *skeyes*. No entanto, tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB e a necessidade imperiosa de a *skeyes* garantir o fornecimento seguro e contínuo da capacidade exigida no PR3, a Comissão considera, globalmente, que a medida 1 é necessária para alcançar os objetivos de desempenho da capacidade local. Todavia, a Comissão considera que a Bélgica não fundamentou que o aumento significativo dos custos apresentado no projeto de plano de desempenho revisto para a medida 1, em comparação com o projeto de plano de desempenho, é justificado e proporcionado, exceto no que diz respeito ao efeito da previsão de inflação mais elevada nesses custos. No que diz respeito aos custos adicionais considerados necessários e proporcionados para a consecução dos objetivos de capacidade, a Comissão conclui, portanto, que os custos a ter em conta relativamente à medida 1 são os apresentados no projeto de plano de desempenho, convertidos em termos reais.

Medida 2

- (83) A segunda medida relacionada com a capacidade («medida 2») consiste na substituição pela *skeyes* do seu sistema de gestão do tráfego aéreo («ATM») por um sistema único, integrado e harmonizado de gestão do espaço aéreo a desenvolver com o MUAC e a defesa belga no âmbito do projeto «Shared Air Traffic Services System 3» («projeto SAS 3»). No entanto, esse novo sistema ATM da *skeyes* só deverá entrar em funcionamento após o final do PR3, possivelmente não antes de 2030, pelo que apenas estão previstas atividades preparatórias para o PR3.
- (84) A medida 2 inclui igualmente a atualização intermédia do atual sistema ATM da *skeyes*, que deverá estar operacional durante uma fase de transição antes da implantação do novo sistema ATM decorrente do projeto SAS 3. A Bélgica esclareceu, durante a análise circunstanciada, que a atualização intermédia inclui tanto uma atualização técnica como uma atualização funcional, o que deverá permitir uma capacidade adicional no PR4.

- (85) Os custos totais da medida 2 foram reduzidos no projeto de plano de desempenho revisto e ascendem a cerca de 7,4 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3. Em comparação com o projeto de plano de desempenho, os custos da medida 2 são inferiores, em termos nominais, 1,9 % em 2022, 9,5 % em 2023 e 11,9 % em 2024. A Bélgica esclareceu que essas alterações refletem melhor o valor real do contrato assinado pela *skeyes* em dezembro de 2021 para a atualização intermédia do seu atual sistema ATM.
- (86) Durante a análise circunstanciada, a Bélgica esclareceu que não serão incorridos custos de depreciação no PR3 no que diz respeito ao novo sistema ATM decorrente do projeto SAS 3. No entanto, resulta das informações fornecidas pela Bélgica que está previsto que um custo de capital relativo a um «novo sistema ATM» seja cobrado já no PR3, apesar de a implantação desse sistema só ocorrer vários anos após o fim do PR3.
- (87) A Comissão considera que a atualização prevista e a subsequente substituição do atual sistema ATM da *skeyes* são, como tal, justificadas de um ponto de vista operacional e podem ser consideradas necessárias para alcançar os objetivos de capacidade.
- (88) No entanto, a Comissão observa que existem sérias dúvidas quanto à execução atempada da medida 2. Com efeito, durante a análise circunstanciada, a Comissão foi informada por terceiros de que a *skeyes* estava a ponderar retirar-se do projeto SAS 3, que está na base do desenvolvimento previsto do novo sistema ATM. As autoridades belgas não contestaram estas informações, mas salientaram que ainda estavam em curso discussões entre as partes envolvidas sobre o futuro do projeto. À luz destas observações, a Comissão considera que a Bélgica não forneceu garantias suficientes sobre a execução do projeto SAS 3 ou sobre quaisquer soluções alternativas a aplicar caso o projeto não se venha a concretizar.
- (89) Por outro lado, a Comissão observa que os custos da medida 2 incluem uma grande parte de outros custos de funcionamento, em especial os custos do projeto relacionados com a preparação da atualização intermédia do sistema ATM existente e com o novo sistema. A Comissão considera que esses custos operacionais estão relacionados com o funcionamento normal de um PSNA e, contrariamente aos próprios sistemas ATM e aos seus componentes, não podem ser considerados diretamente incorridos para a realização dos objetivos de capacidade.
- (90) Por conseguinte, no que diz respeito aos custos adicionais considerados necessários e proporcionados para a consecução dos objetivos de capacidade, a Comissão conclui que os custos a ter em conta no que diz respeito à medida 2 devem limitar-se aos custos de depreciação e ao custo do capital incorrido para a modernização intermédia do sistema ATM da *skeyes*.

Medida 3

- (91) A terceira medida relacionada com a capacidade («medida 3») diz respeito à alteração das condições gerais de emprego aplicáveis aos ATCO da MUAC («pacote GCE»), na sequência de uma convenção coletiva celebrada em 2019 antes do surto da pandemia de COVID-19. A medida 3 consiste num aumento de 10,75 % da remuneração dos ATCO da MUAC, com uma organização do trabalho mais flexível.
- (92) Com base nas informações contidas no projeto de plano de desempenho revisto, as disposições em matéria de flexibilidade introduzidas no âmbito da medida 3 incluem um aumento do tempo de trabalho anual para os ATCO recentemente recrutados, novas regras sobre a organização de turnos, a possibilidade de contratar dias de trabalho adicionais dos ATCO, um horário de trabalho anual mais flexível e um planeamento das férias, bem como a possibilidade de acordar com os ATCO já contratados um possível alargamento da idade de reforma para os 60 anos.
- (93) A Comissão observa que o objetivo da medida 3 consiste, essencialmente, em aumentar a disponibilidade de ATCO e a flexibilidade das escalas, a fim de satisfazer a procura de tráfego. A Bélgica salientou que se esperava que a medida 3, nas condições de tráfego pré-COVID, reduzisse os atrasos na gestão do fluxo de tráfego aéreo, evitando assim os custos daí resultantes para os utilizadores do espaço aéreo. A Bélgica esclareceu ainda que a medida 3 foi inicialmente prevista para permitir ao MUAC criar turnos adicionais para os ATCO, com um ganho de 1 050 turnos adicionais em 2019 e de 3 150 turnos adicionais em 2024.
- (94) Na sua análise apresentada à Comissão, o PRB concluiu que a medida 3 permite efetivamente ao MUAC oferecer capacidade adicional aos utilizadores do espaço aéreo durante os anos civis de 2023 e 2024, contribuindo assim para a consecução dos objetivos de capacidade no PR3 em circunstâncias em que os volumes de tráfego são comparáveis ao seu nível anterior à pandemia.

- (95) Os custos totais da medida 3 aumentaram no projeto de plano de desempenho revisto e ascendem a cerca de 13,2 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3. Em comparação com o projeto de plano de desempenho, os custos da medida 3 são mais elevados, em termos nominais, 7,4 % em 2022, 9,0 % em 2023 e 9,2 % em 2024. De acordo com as informações fornecidas pela Bélgica durante o exame pormenorizado, esses aumentos de custos devem-se a uma inflação mais elevada do que o previsto, o que conduz à indexação dos salários dos ATCO que trabalham na MUAC.
- (96) A Bélgica indicou que, no momento da sua aprovação, os custos da medida 3 foram estimados como sendo equivalentes à contratação de ATCO adicionais, a fim de colmatar a escassez de pessoal ATCO sentida pela MUAC. No entanto, esta alegação não foi apoiada por quaisquer valores ou elementos de prova relacionados com o impacto global da medida 3 na base de custos do PR3. Por conseguinte, a Comissão não pôde verificar se o custo da medida 3 no PR3 seria equivalente ao custo que o MUAC teria suportado com a contratação de ATCO adicionais, a fim de proporcionar os mesmos benefícios em termos de capacidade.
- (97) A Comissão observa que o PRB concluiu que os custos apresentados pela Bélgica e pelo Luxemburgo no âmbito da medida 3 são justificados e proporcionais aos benefícios resultantes da mesma para os utilizadores do espaço aéreo, incluindo a prevenção de atrasos ATFM e dos impactos operacionais e financeiros negativos daí advindos para os utilizadores do espaço aéreo, incluindo em termos de passageiros e de ambiente.
- (98) Em especial, o PRB salientou que existem provas de que o pacote GCE incluído na medida 3 permitiu ao MUAC melhorar significativamente o seu desempenho em termos de capacidade no seu primeiro ano de aplicação, a saber, 2019, o que evitou um montante estimado em 30 milhões de EUR de custos indiretos decorrentes de atrasos na gestão do tráfego aéreo para os utilizadores do espaço aéreo. O PRB observa ainda que, em 2020 e 2021, a forte contração do tráfego causada pela pandemia de COVID-19 criou circunstâncias excecionais em que as disposições adicionais em matéria de flexibilidade estabelecidas ao abrigo da medida 3 não eram necessárias. No entanto, o PRB considera que o MUAC mitigou adequadamente o impacto da medida 3 em relação a 2020 e 2021, uma vez que o projeto de plano de desempenho revisto especifica que «algumas das transferências excedentárias de 2020 e do primeiro trimestre de 2021» foram adiadas para serem utilizadas no resto do PR3 sem custos adicionais. O PRB conclui que a medida 3 se justifica globalmente por razões de capacidade no PR3, uma vez que conduz a uma maior disponibilidade de recursos e a uma maximização da capacidade disponibilizada em períodos de elevada procura de tráfego.
- (99) A Comissão concluiu, pois, que a medida 3 é necessária para a consecução dos objetivos de capacidade e que os seus custos são proporcionados à luz do seu impacto operacional benéfico no fornecimento de capacidade.

Medida 4

- (100) A quarta medida relacionada com a capacidade («medida 4») consiste num processo reforçado de análise pós-operações a implementar pela MUAC com o apoio de ferramentas pertinentes e de «estruturas de informação empresarial». A Bélgica e o Luxemburgo indicam que o objetivo da medida 4, referida no plano de desempenho revisto como «projeto PABI», é permitir a otimização do planeamento das operações diárias da MUAC.
- (101) Com base nas informações que constam do projeto de plano de desempenho revisto, a medida 4 deve contribuir para satisfazer a procura de tráfego futura e evitar restrições operacionais desnecessárias para os utilizadores do espaço aéreo («excesso de regulamentação»), que conduzem a atrasos ATFM. A Comissão observa que a Bélgica indicou que a medida 4 estaria operacional em 2022, embora essa informação não tenha sido expressamente confirmada pela Bélgica durante a análise circunstanciada.
- (102) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, a Comissão concorda que as capacidades de análise operacional apresentadas no âmbito da medida 4 contribuem para utilizar da melhor forma os recursos disponíveis, com vista a maximizar a capacidade disponibilizada aos utilizadores do espaço aéreo, especialmente em períodos de elevada procura de tráfego.
- (103) Os custos totais da medida 4 ascendem a cerca de 0,9 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3 e permanecem inalterados em relação ao projeto de plano de desempenho apresentado em 2021. A Comissão observa que o PRB reviu os custos da medida 4, considerando-os justificados.

- (104) Por conseguinte, a Comissão conclui que a medida 4 é necessária para apoiar a consecução contínua dos objetivos de capacidade e considera que os custos da medida 4 são proporcionados à luz dos ganhos estruturais e operacionais que se estima que venha a aduzir.

Medida 5

- (105) A quinta medida relacionada com a capacidade («medida 5») diz respeito à formação *ab initio* de novos ATCO para o setor de Bruxelas da MUAC. De acordo com o projeto de desempenho revisto, as atividades de formação ATCO incluídas na medida 5 foram externalizadas, tendo sido confiadas a uma organização de formação externa sediada em França.
- (106) A Bélgica explicou que a continuação do recrutamento de ATCO e a formação *ab initio* na MUAC são necessárias para evitar limitações de capacidade no PR3 e em períodos de referência futuros. À luz das informações fornecidas pela Bélgica, a Comissão concorda que a formação de novos ATCO pela MUAC é necessária para manter e melhorar os níveis de pessoal ATCO e para assegurar que o número de ATCO é adequado à luz da evolução futura prevista do tráfego.
- (107) Os custos totais da medida 5 ascendem a cerca de 14,2 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3. Durante a análise circunstanciada, a Bélgica apresentou uma repartição dos custos da medida 5 em três categorias, a saber, os custos de pessoal relativos aos ATCO formandos, os custos da formação em simulador de voo e os honorários da organização de formação. A Comissão observa que o PRB reviu os custos da medida 5 e os considera justificados.
- (108) A Comissão concluiu, portanto, que a medida 5 é necessária para a consecução dos objetivos de capacidade e que os seus custos são proporcionados à luz do seu impacto operacional no fornecimento de capacidade.

Medida 6

- (109) A sexta medida relacionada com a capacidade («medida 6») inclui a contratação de ATCO adicionais para o setor de Bruxelas da MUAC, a fim de satisfazer a procura de tráfego no PR3 e nos anos subsequentes.
- (110) De acordo com as informações constantes do projeto de plano de desempenho revisto, prevê-se que o número de ATCO aumente substancialmente de 106 para 119 durante o PR3. A Bélgica indicou que pessoal ATCO adicional irá permitir horários mais longos de abertura do setor e um aumento da flexibilidade operacional. À luz das informações fornecidas pela Bélgica, a Comissão concorda que o recrutamento de ATCO adicionais pela MUAC é necessário para apoiar a consecução dos objetivos de capacidade.
- (111) Os custos totais da medida 6 ascendem a cerca de 4,4 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3. Estes custos dizem respeito à remuneração dos ATCO adicionais que entraram em serviço durante o PR3. A Comissão observa que o PRB reviu os custos da medida 6 e os considera justificados.
- (112) Por conseguinte, a Comissão considera que a medida 6 é necessária para a consecução dos objetivos de capacidade e que os seus custos são proporcionados à luz do seu impacto operacional no fornecimento de capacidade.

Medida 7

- (113) A sétima medida relacionada com a capacidade («medida 7») abrange o desenvolvimento de um novo sistema de planeamento da mão de obra pela MUAC, com o objetivo de apoiar a aplicação de novos requisitos operacionais. A medida 7 inclui o desenvolvimento de um novo quadro para o planeamento da mão de obra, de uma ferramenta modernizada de escalas e de outros instrumentos de planeamento da mão de obra necessários para implementar novos requisitos operacionais.
- (114) Tendo em conta a avaliação efetuada pelo PRB, a Comissão concorda que os ganhos de eficiência proporcionados pelo novo sistema de planeamento da mão de obra contribuirão para melhorar o desempenho operacional e para uma prestação de serviços mais eficiente.

- (115) Os custos totais da medida 7 ascendem a cerca de 0,8 milhões de EUR (em EUR 2017) durante o PR3. A Comissão observa que o PRB reviu os custos da medida 7 e os considera justificados.
- (116) Por conseguinte, a Comissão considera que a medida 7 é necessária para a consecução dos objetivos de capacidade e que os seus custos são proporcionados à luz do seu impacto operacional no fornecimento de capacidade.

Impacto combinado das medidas relacionadas com a capacidade apresentadas pela Bélgica e pelo Luxemburgo

- (117) A Comissão analisou ainda as sete medidas relacionadas com a capacidade apresentadas pela Bélgica e pelo Luxemburgo no que diz respeito ao seu impacto global a fim de avaliar se a aplicação simultânea de todas essas medidas é necessária para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade locais.
- (118) A este respeito, a Comissão tomou nota das conclusões do PRB, segundo as quais essas sete medidas relacionadas com a capacidade, consideradas em conjunto, são adequadas e justificadas tendo em conta o seu resultado operacional global esperado e o impacto combinado daí resultante no fornecimento de capacidade. De acordo com a análise do PRB, a aplicação combinada dessas medidas permite à *skeyes* e ao MUAC gerir eficazmente os níveis de tráfego previstos em períodos de pico da procura de tráfego, reforçando simultaneamente a flexibilidade e a resiliência da prestação de serviços em caso de circunstâncias imprevistas ou voláteis. O PRB confirma ainda que a aplicação dessas medidas conjugadas relacionadas com a capacidade não conduz a uma sobrecapacidade no que diz respeito aos serviços de navegação aérea prestados no espaço aéreo da Bélgica e do Luxemburgo nos restantes meses do PR3 ⁽²²⁾. Por último, o PRB salientou que as medidas apresentadas no projeto de plano de desempenho revisto em relação à formação e ao emprego de controladores de tráfego aéreo adicionais são complementares das medidas organizacionais e técnicas que permitem uma maior oferta de capacidade.

Conclusões sobre as medidas invocadas pela Bélgica e pelo Luxemburgo para justificar os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União

- (119) No que diz respeito ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão conclui, com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos 71 a 118, que os custos apresentados pela Bélgica e pelo Luxemburgo para as medidas 1 e 2 são parcialmente necessários e proporcionados para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade, ao passo que, no que diz respeito às medidas 3 a 7, os custos apresentados são plenamente necessários e proporcionados para a consecução desses objetivos.
- (120) O quadro seguinte mostra o contributo das medidas relacionadas com a capacidade para colmatar as lacunas em relação às tendências do DUC a nível da União referidas no considerando 70 no que diz respeito ao ano em causa, a saber, 2024.

Medidas relacionadas com a capacidade apresentadas pela Bélgica e pelo Luxemburgo	Contributo para a diferença em relação às tendências do DUC a nível da União na zona de tarifação belgo-luxemburguesa, expressa em EUR 2017, tendo em conta os custos considerados necessários e proporcionados pela Comissão para a consecução dos objetivos de capacidade
Medida 1	7,7 M EUR ⁽²³⁾
Medida 2	0,3 M EUR ⁽²⁴⁾
Medida 3	4,4 M EUR
Medida 4	0,3 M EUR
Medida 5	4,7 M EUR

⁽²²⁾ Com base nos pressupostos de tráfego contidos nas previsões de tráfego de base do Eurocontrol STATFOR de outubro de 2021.

⁽²³⁾ Montante que reflete a parte dos custos da medida 1 que a Comissão considerou necessária e proporcionada para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade local, em conformidade com as conclusões apresentadas no considerando 82.

⁽²⁴⁾ Montante que reflete a parte dos custos da medida 2 que a Comissão considerou necessária e proporcionada para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade local, em conformidade com as conclusões apresentadas no considerando 90.

Medida 6	1,5 M EUR
Medida 7	0,3 M EUR
Total	19,2 M EUR

- (121) Tal como apresentado no quadro constante do considerando 120, as medidas relacionadas com a capacidade justificam um excesso de 19,2 milhões de EUR (em EUR 2017) em relação às tendências do DUC a nível da União. Esse excesso é superior ao desvio estimado em relação à tendência do DUC a nível da União do PR3, que ascende a 8,2 milhões de EUR (em EUR 2017), mas é inferior ao desvio estimado de 43,7 milhões de EUR (em EUR 2017) em relação à tendência do DUC a nível da União de longo prazo. Por conseguinte, a Bélgica e o Luxemburgo ainda têm uma diferença injustificada remanescente de 24,5 milhões de EUR (em EUR 2017) face à tendência do DUC a longo prazo a nível da União.
- (122) Assim, a Comissão concluiu que o critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 não foi cumprido no caso da Bélgica e do Luxemburgo.
- (123) Além disso, a Comissão observa que a Bélgica e o Luxemburgo não apresentaram no projeto de plano de desempenho revisto quaisquer medidas de reestruturação que justifiquem um desvio em relação à tendência do DUC a nível da União ou à tendência do DUC de longo prazo a nível da União, em conformidade com o critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea ii), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Conclusão sobre a avaliação dos objetivos de desempenho revistos

- (124) À luz da avaliação apresentada nos considerandos 22 a 123, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho e matéria de custo-eficiência para a zona de tarifação belgo-luxemburguesa são incoerentes com os objetivos de desempenho a nível da União.

CONCLUSÕES DA ANÁLISE DOS OBJETIVOS DE DESEMPENHO REVISTOS REALIZADA EM CONFORMIDADE COM O ANEXO IV, PONTO 2, DO REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2019/317

Objetivos de desempenho revistos em matéria de relação custo-eficiência para os serviços de terminal — anexo IV, ponto 2.1, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317

- (125) Na Decisão de Execução (UE) 2022/728, a Comissão manifestou preocupações quanto aos objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência para os serviços de terminal, propostos pela Bélgica no projeto de plano de desempenho. Esses objetivos em matéria de relação custo-eficácia aplicam-se apenas aos serviços de navegação aérea de terminal prestados no aeroporto de Bruxelas. A Comissão considerou nessa decisão de execução que a Bélgica deveria ter justificado esses objetivos ou revisto os mesmos em baixa.
- (126) A Comissão constatou que o projeto de plano de desempenho revisto inclui objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência para os serviços de terminal melhorados para a Bélgica em relação aos anos civis de 2022 a 2024, incluindo uma redução dos custos determinados em termos reais para esses anos civis. A Comissão observou que a tendência do DUC para os serviços de terminal da Roménia de +4,5 % durante o PR3 continua a ser superior à tendência do DUC em rota de +1,9 % durante o PR3 e também à tendência real do DUC dos serviços de terminal de +0,5 % observada durante o PR2. Além disso, a Comissão constatou que o DUC para os serviços de navegação aérea de terminal no aeroporto de Bruxelas continua a ser mais elevado, com uma margem significativa estimada em 55 %, em relação à média do DUC terminal do seu grupo de aeroportos de referência relevante.

- (127) Por conseguinte, à luz do exposto nos considerandos 125 e 126, a Comissão concluiu que os objetivos revistos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência para os serviços de terminal da Bélgica continuam a suscitar preocupações. A Comissão reitera, pois, o seu ponto de vista, tal como estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2022/728, de que a Bélgica deve apresentar fundamentos adequados para esses objetivos ou revê-los em baixa.

Regimes de incentivos para a consecução dos objetivos de desempenho em matéria de capacidade — anexo IV, ponto 2.1, alínea f), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317

- (128) Na sua Decisão de Execução (UE) 2022/728, a Comissão concluiu que a Bélgica deve rever os seus regimes de incentivos para alcançar os objetivos de capacidade em rota e de terminal de modo que a desvantagem financeira máxima decorrente desses regimes de incentivos seja fixada a um nível que tenha uma incidência substancial nas receitas em risco. A Comissão observa que a Bélgica e o Luxemburgo não introduziram quaisquer alterações a esses regimes de incentivos no projeto de plano de desempenho revisto.
- (129) Por conseguinte, a Comissão conclui que os regimes de incentivos estabelecidos pela Bélgica e pelo Luxemburgo no projeto de plano de desempenho revisto continuam a suscitar preocupações. Consequentemente, a Comissão reitera que a Bélgica e o Luxemburgo devem rever os respetivos regimes de incentivos para lograr os objetivos de capacidade em rota e de terminal, de modo que as desvantagens financeiras máximas decorrentes desses regimes de incentivos sejam definidas a um nível que tenha uma incidência substancial nas receitas em risco, conforme expressamente exigido nos termos do artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. No entender da Comissão, o regime de incentivos revisto deve conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÕES

- (130) À luz do que precede, a Bélgica e o Luxemburgo devem tomar medidas corretivas na aceção do artigo 11.º, n.º 3, alínea c), terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 549/2004. Essas medidas corretivas devem permitir à Bélgica e ao Luxemburgo alcançar a coerência com os objetivos de desempenho em matéria de custo-eficiência a nível da União para o PR3, o que corresponde, com base na avaliação da Comissão estabelecida na presente decisão, a uma redução dos custos determinados para a zona de tarifação de rota da Bélgica e do Luxemburgo de 24,5 milhões de EUR, expressos em termos reais a preços de 2017.
- (131) A Comissão observa que a Bélgica tenciona proceder a uma análise da conformidade do desempenho da *skeyes* e da MUAC, na qual os serviços da Comissão foram convidados a participar na qualidade de observadores. A Comissão entende que a análise da conformidade apoiará a preparação pela Bélgica de um projeto de plano de desempenho final, que deve ter em conta as medidas corretivas. Caso esta análise da conformidade aduza novos elementos de prova, a Comissão tenciona ter em conta esses novos elementos de prova.
- (132) Certas medidas corretivas a adotar pela Bélgica e pelo Luxemburgo em conformidade com a presente decisão podem, devido à sua natureza, não produzir todos os seus efeitos no PR3. No entanto, a Bélgica e o Luxemburgo devem ainda começar a aplicá-las no PR3, com base em compromissos vinculativos a assumir no âmbito dos seus projetos de planos de desempenho finais, mesmo que essas medidas venham a produzir melhorias em termos de relação custo-eficácia no próximo período de referência.
- (133) As medidas corretivas devem ser aplicadas no âmbito dos projetos de planos de desempenho finais a apresentar à Comissão no prazo de três meses a contar da data de adoção da presente decisão, em conformidade com o artigo 15.º, n.º 6, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Esses projetos de planos de desempenho finais devem ser adotados individualmente, a nível nacional, pela Bélgica e pelo Luxemburgo, uma vez que as atividades de fixação de objetivos de desempenho a nível do FABEC foram interrompidas em resultado da retirada da França, da Alemanha e dos Países Baixos do projeto de plano de desempenho revisto do FABEC, tal como explicado no considerando 6.
- (134) À luz das conclusões estabelecidas na presente decisão, a Bélgica e o Luxemburgo devem, em especial, abordar de forma adequada as seguintes questões:
- a) Aplicação incorreta das respetivas disposições jurídicas que regem a partilha de risco no que respeita ao tráfego, a partilha de risco no que respeita aos custos e os regimes de incentivos no que diz respeito ao MUAC, tal como referido nos considerandos 46 e 47;

- b) Solicitou às ANS que verificassem se os custos cobrados no PR2 pelos investimentos cancelados e diferidos em ativos fixos não são duplamente cobrados aos utilizadores do espaço aéreo caso esses investimentos se concretizem numa fase posterior, tal como referido nos considerandos 48 e 49;
- c) Mecanismos de financiamento incorretos para os custos incorridos com serviços prestados em zonas transfronteiriças, tal como referido nos considerandos 56 a 62;
- d) Repartição incorreta dos custos de aproximação entre os serviços de navegação aérea em rota e de terminal no que diz respeito à *skeyes*, tal como referido nos considerandos 63 a 67;
- e) Falta de justificações adequadas para os objetivos excessivos da Bélgica em matéria de relação custo-eficiência para os serviços de terminal, tal como referido nos considerandos 125, 126 e 127;
- f) Nível incorreto de desvantagens financeiras máximas nos regimes de incentivos da Bélgica e do Luxemburgo que apoiam a consecução dos objetivos de capacidade em rota e de terminal, tal como referido nos considerandos 128 e 129.

(135) O Comité do Céu Único não emitiu parecer. Dado que se considerou ser necessário um ato de execução, o presidente submeteu o projeto de ato de execução ao comité de recurso para nova deliberação. O comité de recurso não emitiu parecer,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A Bélgica e o Luxemburgo devem definir e notificar à Comissão, no prazo de três meses a contar da data de adoção da presente decisão, as medidas corretivas destinadas a assegurar a coerência dos objetivos nacionais de desempenho em matéria de custo-eficiência com os objetivos de desempenho em matéria de relação custo-eficiência a nível da União para o terceiro período de referência.
2. A Bélgica e o Luxemburgo devem começar a aplicar essas medidas corretivas em relação à *skeyes* e ao Centro de Controlo do Espaço Aéreo Superior de Maastricht («MUAC») durante o PR3. Essas medidas devem resultar na redução dos custos determinados para a zona de tarifação de rota belgo-luxemburguesa num montante que conduza à coerência dos objetivos nacionais de desempenho custo-eficiência com os objetivos de desempenho custo-eficiência a nível da União. Esse montante será determinado mais concretamente pela Bélgica e pelo Luxemburgo com base nos resultados da análise da conformidade referida no considerando 131 da presente decisão, revisto pela Comissão no âmbito da sua avaliação nos termos do artigo 15.º, n.º 7, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, tendo em conta os elementos de prova resultantes dessa análise da conformidade. As medidas corretivas devem conduzir à redução dos custos de funcionamento da *skeyes* e do MUAC.
3. Para efeitos de definição das medidas corretivas a adotar, a Bélgica e o Luxemburgo podem igualmente ter em conta as medidas adicionais propostas no anexo.
4. A Bélgica e o Luxemburgo devem incluir nos respetivos planos de desempenho informações que demonstrem que a *skeyes* e o MUAC irão aplicar efetivamente as medidas corretivas.

Artigo 2.º

Os destinatários da presente decisão são o Reino da Bélgica e o Grão-Ducado do Luxemburgo.

Feito em Bruxelas, em 16 de junho de 2023.

Pela Comissão
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

MEDIDAS ADICIONAIS PROPOSTAS

A Bélgica e o Luxemburgo podem tomar as seguintes medidas para corrigir a incoerência dos objetivos de desempenho em matéria de custo-eficiência para a zona tarifária belgo-luxemburguesa em relação aos objetivos de desempenho da relação em matéria de custo-eficiência a nível da União:

- 1) alterar o regime de disponibilidade funcional DISPO aplicado na Bélgica, a fim de reduzir o seu impacto na base de custos da zona tarifária belgo-luxemburguesa;
 - 2) renunciar à rendibilidade do capital próprio da *skeyes*, que se prevê seja cobrado como parte do custo de capital;
 - 3) reembolsar aos utilizadores do espaço aéreo, por meio de uma redução excecional dos custos, qualquer excedente a partir de 2022, resultante do mecanismo de partilha de riscos de tráfego ou da diferença entre os custos determinados e os custos reais.
-