

SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/2255**z dne 24. oktobra 2022**

o začetku podrobnega pregleda nekaterih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so ga na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022)7438)

(Besedilo v francoskem, nemškem in nizozemskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba ⁽¹⁾ (okvirna uredba) ter zlasti člena 11(3), točka (c), drugi odstavek, Uredbe,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 ⁽²⁾ ter zlasti člena 15(1) in (3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNI PREMISLEKI

- (1) V skladu s členom 10 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja pripraviti zavezujoče cilje uspešnosti. Navedeni cilji uspešnosti morajo biti skladni z vseevropskimi cilji, ki jih je Komisija sprejela za zadevno referenčno obdobje.
- (2) Vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje so bili prvotno določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Ker so bili navedeni vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so jih države članice naknadno predložile oktobra 2019, pripravljene pred izbruhom pandemije COVID-19 marca 2020, niso upoštevali znatnega zmanjšanja zračnega prometa zaradi ukrepov, ki so jih države članice in tretje države sprejele za zajezitev pandemije.

⁽¹⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

⁽²⁾ UL L 56, 25.2.2019, str. 1.

⁽³⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 z dne 29. maja 2019 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2020 in konča 31. decembra 2024 (UL L 144, 3.6.2019, str. 49).

- (3) V odziv na vpliv pandemije COVID-19 na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so bili v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ določeni izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, ki odstopajo od določb Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija je 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje. Na podlagi tega so države članice oktobra 2021 Komisiji predložile osnutke načrtov izvedbe, ki vsebujejo revidirane lokalne cilje uspešnosti za tretje referenčno obdobje.
- (4) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2022/728 ⁽⁶⁾ o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, je bil naslovljen na Belgijo, Nemčijo, Grčijo, Francijo, Ciper, Latvijo, Luksemburg, Malto, Nizozemsko, Romunijo in Švedsko.
- (5) V zvezi z osnutkom načrta izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so ga na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora pripravili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe FABEC), je Komisija ugotovila, da cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, in izdala priporočila za revizijo navedenih ciljev.
- (6) V odziv na vojno agresijo Rusije proti Ukrajini, ki se je začela 24. februarja 2022, je Unija uvedla omejevalne ukrepe, s katerimi je ruskim letalskim prevoznikom, zrakoplovom, registriranim v Rusiji, ter zrakoplovom, ki niso registrirani v Rusiji in so v lasti ali zakupu ali pod drugim nadzorom katere koli ruske fizične ali pravne osebe, subjekta ali organa, prepovedala pristanek na ozemlju Unije, vzletanje z njega ali prelete čezenj. Navedeni omejevalni ukrepi in protiukrepi, ki jih je sprejela Rusija, so privedli do sprememb v zračnem prometu v evropskem zračnem prostoru. Nekatere države članice je močno prizadelo znatno zmanjšanje števila preletov v zračnem prostoru, za katerega so odgovorne. Vendar je bil na vseevropski ravni ugotovljeni učinek navedenih ukrepov na število letov omejen, kar je v nasprotju z močnim zmanjšanjem zračnega prometa po Evropi, ki je posledica izbruha pandemije COVID-19.
- (7) Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska so 13. julija 2022 Komisiji v oceno predložili revidiran osnutek načrta izvedbe FABEC za tretje referenčno obdobje.
- (8) Organ za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004, je Komisiji predložil poročilo z nasveti glede ocene osnutka načrta izvedbe FABEC za tretje referenčno obdobje.
- (9) V skladu s členom 15(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, in sicer na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi in ob upoštevanju lokalnih okoliščin. Komisija je glede vsakega ključnega področja uspešnosti in povezanih ciljev uspešnosti svojo oceno dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi.

⁽⁴⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 z dne 3. novembra 2020 o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020–2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19 (UL L 366, 4.11.2020, str. 7).

⁽⁵⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/891 z dne 2. junija 2021 o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020–2024) in razveljavitvi Izvedbenega sklepa (EU) 2019/903 (UL L 195, 3.6.2021, str. 3).

⁽⁶⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2022/728 z dne 13. aprila 2022 o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe in načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Nemčija, Grčija, Francija, Ciper, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Romunija in Švedska, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje ter o določitvi priporočil za revizijo navedenih ciljev (UL L 135, 12.5.2022, str. 4).

- (10) Osnovna napoved prometa službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR), objavljena junija 2022, upošteva spremenjene okoliščine iz uvodne izjave (6). Na podlagi navedene napovedi Komisija ugotavlja, da za Belgijo, Nemčijo, Francijo, Luksemburg in Nizozemsko niso predvidene večje spremembe v tokovih zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju zaradi ruske vojne v Ukrajini. Zato navedene spremenjene okoliščine ne vplivajo neposredno na cilje uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC ali na oceno teh ciljev glede njihove skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti.

RAZLOGI ZA ZAČETEK PODROBNEGA PREGLEDA

Cilji uspešnosti, ki vzbujajo dvome

- (11) Spodnja preglednica prikazuje začetne cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah za tretje referenčno obdobje, kot so navedeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, predloženem leta 2021, in ustrezne revidirane cilje uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega julija 2022.

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2014	Izhodiščna vrednost za leto 2019	2020–2021	2022	2023	2024
<i>Začetni cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah (iz osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega leta 2021), izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)</i>	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
Revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah (iz osnutka načrta izvedbe FABEC), izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

- (12) Komisija ugotavlja, da so bili cilji uspešnosti za koledarska leta 2022, 2023 in 2024 popravljeni navzdol, izhodiščna vrednost za leto 2014 pa navzgor. Poleg tega je bila v zvezi z izhodiščno vrednostjo za leto 2019 uporabljena manjša tehnična prilagoditev, ki ni pomembna za oceno ciljev uspešnosti.
- (13) Belgija in Luksemburg sta predlagano prilagoditev izhodiščne vrednosti za leto 2014 utemeljila predvsem s spremembami metodologije razporejanja stroškov med službami na rutah in terminalih, ki so bile uvedene v tretjem referenčnem obdobju. Podobna prilagoditev je bila uporabljena za izhodiščno vrednost za leto 2019 in je bila že vključena v osnutek načrta izvedbe FABEC, predložen leta 2021.
- (14) Komisija ugotavlja, da revizija ciljev glede stroškovne učinkovitosti za obdobje od leta 2022 do leta 2024 vodi do skupnega zmanjšanja ugotovljenih stroškov na enoto za –11,6 % v navedenih treh koledarskih letih in za –8,2 % v primerjavi s tretjim referenčnim obdobjem kot celoto. Navedena zmanjšanja ugotovljenih stroškov na enoto so posledica posodobljenih predpostavk o prometu, uporabljenih v revidiranem osnutku načrta izvedbe, in popravka ugotovljenih stroškov, izraženih v realnih cenah iz leta 2017, navzdol.
- (15) Spremembe napovedi prometa za koledarska leta od 2022 do 2024 so predstavljene v spodnji preglednici. Komisija ugotavlja, da napoved prometa, uporabljena v revidiranem osnutku načrta izvedbe, temelji na osnovni napovedi prometa službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) iz junija 2022.

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	2022	2023	2024
Začetna napoved prometa (iz osnutka načrta izvedbe, predloženega leta 2021), izražena v tisočih enotah storitev na rutah	2 066	2 226	2 387
Posodobljena napoved prometa (iz revidiranega osnutka načrta izvedbe), izražena v tisočih enotah storitev na rutah	2 108	2 445	2 542
Razlika	+ 2,0 %	+ 9,8 %	+ 6,5 %

- (16) Revidirani ugotovljeni stroški za koledarska leta od 2022 do 2024, izraženi v realnih cenah iz leta 2017, so prikazani v spodnji preglednici.

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	2022	2023	2024
Začetni ugotovljeni stroški v realnih cenah iz leta 2017 (iz osnutka načrta izvedbe, predloženega leta 2021)	234 mio. EUR	242 mio. EUR	248 mio. EUR
Revidirani ugotovljeni stroški v realnih cenah iz leta 2017 (iz revidiranega osnutka načrta izvedbe)	220 mio. EUR	230 mio. EUR	228 mio. EUR
Razlika	- 5,9 %	- 4,7 %	- 7,8 %

- (17) Komisija ugotavlja, da so bile predpostavke o inflaciji, na katerih temelji določitev ugotovljenih stroškov, znatno popravljene navzgor, kot je opisano v spodnji preglednici.

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	2022	2023	2024
Začetni indeks inflacije z napovedano medletno spremembo inflacije v oklepajih (podatki iz osnutka načrta izvedbe, predloženega leta 2021)	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
Revidirani indeks inflacije z medletno spremembo inflacije v oklepajih (podatki iz revidiranega osnutka načrta izvedbe)	115,6 (7,8 %)	119,6 (3,4 %)	121,8 (1,9 %)

- (18) Zaradi posodobitve napovedi inflacije ostajajo revidirani nominalni ugotovljeni stroški za koledarska leta od 2022 do 2024, ki so prikazani spodaj, večinoma nespremenjeni in se v koledarskem letu 2023 celo povečajo za +2,9 %, čeprav so realno nižji, kot je predstavljeno v uvodni izjavi (16).

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	2022	2023	2024
Začetni nominalni ugotovljeni stroški (iz osnutka načrta izvedbe, predloženega leta 2021)	250 mio. EUR	262 mio. EUR	273 mio. . EUR
Revidirani nominalni ugotovljeni stroški (iz revidiranega osnutka načrta izvedbe)	250 mio. EUR	269 mio. EUR	272 mio. EUR
Razlika	+ 0,1 %	+ 2,9 %	- 0,3 %

- (19) Komisija nadalje ugotavlja, da ugotovljeni stroški za leto 2024 vključujejo enkratno nominalno znižanje v višini približno 8,3 milijona EUR.

- (20) Komisija ugotavlja, da so trije izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer družba skeyes, center območne kontrole za zgornje maastrichtsko območje (MUAC) in družba ANA Luxembourg, vključeni v področje uporabe belgijskega in luksemburškega območja zaračunavanja na rutah. V zvezi s stroški zagotavljanja storitev na območju zaračunavanja 62 % ugotovljenih stroškov za leto 2024 bremeni družbo skeyes, medtem ko center MUAC predstavlja 35 % stroškovne osnove za isto leto. Samo 3 % skupnih stroškov zagotavljanja storitev v območju zaračunavanja se dodeli družbi ANA Luxembourg, navedeni stroški pa nastanejo izključno za zagotavljanje priletnih storitev v zračnem prostoru okoli luksemburškega letališča.

Ugotovitve

- (21) Komisija je ocenila skladnost revidiranih ciljev stroškovne učinkovitosti, predlaganih za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah, na podlagi meril iz točk 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.
- (22) V zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v tretjem referenčnem obdobju, ki znaša +1,9 %, ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša +1,0 %. Komisija ugotavlja, da to pomeni izboljšanje trenda ugotovljenih stroškov na enoto za +5,7 %, izračunano na podlagi osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega leta 2021.
- (23) V zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša +1,1 %, kar je slabše od dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša -1,3 %. Komisija ugotavlja, da to pomeni izboljšanje dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za +4,0 %, izračunano na podlagi osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega leta 2021. Kar zadeva uvodno izjavo (13), je to izboljšanje delno posledica prilagoditve izhodiščne vrednosti za leto 2014 za območje zaračunavanja.
- (24) V zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da belgijska in luksemburška izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto znaša 83,26 EUR v realnih cenah iz leta 2017 (EUR2017) in je za 13,2 % višja od povprečne izhodiščne vrednosti 73,53 EUR v EUR2017 ustrezne primerjalne skupine. Komisija ugotavlja, da se ta razlika v tretjem referenčnem obdobju še poveča, saj so ugotovljeni stroški na enoto na ruti za Belgijo in Luksemburg za leto 2024 za 29,8 % višji od povprečja primerjalne skupine.
- (25) Poleg tega je treba preučiti, ali se odstopanja, ugotovljena v uvodnih izjavah od (22) do (24) zgoraj, od meril določenih v točkah 1.4(a), 1.4(b) in 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge, pod pogojem, da so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali z ukrepi prestrukturiranja v smislu člena 2(18) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.
- (26) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, ki sta jih Belgija in Luksemburg navedla v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 8,2 milijona EUR, izraženo v EUR2017, medtem ko ustrezno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša približno 43,7 milijona EUR, izraženo v EUR2017.
- (27) Podobno kot v osnutku načrta izvedbe FABEC, predloženem leta 2021, Belgija in Luksemburg še naprej trdita, da je kompleksnost zračnega prostora eden od ključnih dejavnikov za odstopanje revidiranega osnutka načrta izvedbe od vseevropskih trendov ugotovljenih stroškov na enoto. V osnutku načrta izvedbe FABEC je še naprej poudarjeno, da je zapletenost belgijsko-luksemburškega zračnega prostora dejavnik, ki povečuje relativno delovno obremenitev kontrolorjev zračnega prometa in s tem negativno vpliva na njihovo produktivnost, pa tudi na stroškovno osnovo na rutah.

- (28) Vendar Komisija ugotavlja, da Belgija in Luksemburg v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC nista dokazala, da bi se zahtevnost izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa na območju zaračunavanja povečala v primerjavi z drugim referenčnim obdobjem ali da bi v tretjem referenčnem obdobju nastali dodatni stroški zaradi spremembe zahtevnosti operacij.
- (29) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da se Belgija in Luksemburg v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC sklicujeta na dodatne ugotovljene stroške, ki so v tretjem referenčnem obdobju v zvezi z ukrepi za povečanje zmogljivosti nastali izvajalcema navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in sicer družbi skeyes in centru MUAC.
- (30) Komisija ugotavlja, da je sedem ukrepov v zvezi z zmogljivostjo za družbo skeyes in center MUAC v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC opredeljenih kot utemeljitev ugotovljenega odstopanja od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti. Štirje od navedenih ukrepov so bili podrobno opisani že v osnutku načrta izvedbe FABEC, predloženem leta 2021, poleg tega pa so bili vključeni trije dodatni ukrepi, specifični za center MUAC.
- (31) V zvezi z družbo skeyes revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC določa ukrepe za ohranitev ustrezne ravni zmogljivosti kontrolorja zračnega prometa, da bi se odzvali na staranje delovne sile kontrolorjev zračnega prometa in posledično visoko število upokojitev, ki se pričakujejo v tretjem in četrtem referenčnem obdobju.
- (32) Takšni ukrepi vključujejo zlasti zaposlovanje in usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa, da bi nadomestili načrtovane upokojitve in zagotovili zmogljivost, ki jo zahteva predvideni promet. Poleg tega naj bi imela družba skeyes precejšnje stroške v zvezi s sistemom DISPO, ki v skladu z belgijsko zakonodajo ⁽⁷⁾ zahteva, da se kontrolorji zračnega prometa pet let pred datumom upokojitve umaknejo s službe. V teh petih letih so upravičeni do predčasne upokojitve in prejemajo nadomestilo v višini od 75 % do 85 % njihove zadnje plače. V skladu z informacijami iz osnutka načrta izvedbe so kontrolorji zračnega prometa trenutno vključeni v sistem DISPO pri starosti 56 let, ta starostna meja pa naj bi se od leta 2025 dvignila na 57 let. Komisija ugotavlja, da Belgija ni predstavila nobenih blažilnih ukrepov, da bi omejila znaten in naraščajoč finančni vpliv sistema DISPO na stroškovno osnovo tretjega referenčnega obdobja.
- (33) Komisija nadalje ugotavlja, da so bili skupni stroški, ki so bili predstavljeni v revidiranem osnutku načrta izvedbe v zvezi z ukrepi, opisanimi v uvodnih izjavah (31) in (32), ponovno ocenjeni za koledarska leta od 2022 do 2024, pri čemer je bilo ugotovljeno 22,4-odstotno povečanje leta 2022, 49,0-odstotno povečanje leta 2023 in 36,8-odstotno povečanje leta 2024.
- (34) Poleg tega se revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC nanaša na dodatne stroške, ki jih bo družba skeyes imela pri nadomestitvi sistema upravljanja zračnega prometa z enotnim, integriranim in usklajenim sistemom upravljanja zračnega prostora s centrom MUAC in belgijskim ministrstvom za obrambo, s čimer se želi podpreti vključevanje civilnih in vojaških storitev upravljanja zračnega prometa ter povečati zmogljivosti in operativne učinkovitosti. Komisija ugotavlja, da so stroški, povezani z navedenim ukrepom, po ocenah nižji od stroškov, navedenih v osnutku načrta izvedbe FABEC, predloženem leta 2021, in sicer za -9,5 % v letu 2023 in za -11,9 % v letu 2024.
- (35) V zvezi s centrom MUAC Belgija in Luksemburg poročata, podobno kot v osnutku načrta izvedbe FABEC, predloženem leta 2021, da je kolektivna pogodba, sklenjena leta 2019, ukrep za doseganje ciljev glede zmogljivosti, saj je njen cilj v bistvu povečati razpoložljivost kontrolorjev zračnega prometa, da bi zadostili povpraševanju po prometu. Določbe o prožnosti, uvedene v sporazum, spremlja skoraj 11-odstotno povečanje plačnih lestvic, kar vpliva na stroškovno osnovo v celotnem referenčnem obdobju. Komisija ugotavlja, da so bili stroški, predstavljeni v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC v zvezi s tem ukrepom, revidirani za koledarska leta od 2022 do 2024, pri čemer je bilo ugotovljeno 7,4-odstotno povečanje leta 2022, 9,0-odstotno povečanje leta 2023 in 9,2-odstotno povečanje leta 2024.
- (36) Zaradi obsega sprememb stroškov, navedenih v uvodnih izjavah (33), (34) in (35), Komisija meni, da bi morala Belgija in Luksemburg dodatno pojasniti in podrobno opredeliti predpostavke, na katerih temelji izračun teh stroškov.

(7) Kraljevi odlok z dne 23. aprila 2017.

- (37) V revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC je ponovno poudarjeno, da so za doseganje ciljev glede zmogljivosti s strani centra MUAC potrebni okrepljen proces analize po operacijah, povezana orodja in „poslovne obveščevalne zmogljivosti“, ki omogočajo nadaljnjo optimizacijo načrtovanja dnevni operacij. Belgija in Luksemburg navajata, da naj bi ta sklop ukrepov, imenovan projekt PABI, zagotovil „majhno količino dodatnih zmogljivosti“ in povzročil nekatera zmanjšanja zamud pri upravljanju zračnega prometa z izogibanjem nepotrebnim operativnim omejitvam za uporabnike zračnega prostora (t. i. „prekomerni regulaciji“). Ocenjeni stroški tega projekta ostajajo nespremenjeni glede na osnutek načrta izvedbe FABEC, predložen leta 2021. Komisija meni, da bi bilo treba prispevek pobude PABI k doseganju lokalnih ciljev glede zmogljivosti dodatno utemeljiti, da se oceni, ali je mogoče s tem povezane dodatne stroške določiti kot potrebne in sorazmerne za odstopanje od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti.
- (38) Poleg tega revidirani osnutek načrta izvedbe vključuje tri dodatne ukrepe centra MUAC, za katere Belgija in Luksemburg menita, da ustvarjajo dodatne stroške, potrebne za doseganje ciljev glede zmogljivosti. Ti ukrepi vključujejo začetno usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa, zaposlovanje dodatnih kontrolorjev zračnega prometa za bruseljski sektor centra MUAC in nov sistem načrtovanja delovne sile.
- (39) Ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, so dodatni skupni stroški, ki sta jih sporočila Belgija in Luksemburg v zvezi z ukrepi za povečanje zmogljivosti iz uvodnih izjav od (30) do (38) znatno nižji od odstopanja od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, ugotovljenega v uvodnih izjavah (23) in (26). Zato tudi če bi se strinjali, da so vsi ti ukrepi potrebni in sorazmerni za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti, je jasno, da odstopanje od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto v denarnem smislu presega dodatne stroške, povezane z navedenimi ukrepi. Navedeno odstopanje ni izključno zaradi dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti.
- (40) Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Belgijo in Luksemburgom ni izpolnjeno.
- (41) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Belgija in Luksemburg v osnutku načrta izvedbe nista predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Belgijo in Luksemburgom ni izpolnjeno.

SKLEPNE UGOTOVITVE

- (42) Komisija na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav od (11) do (41) na tej stopnji ocene revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC meni, da še vedno obstajajo dvomi o skladnosti ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah.
- (43) V skladu s tem Komisija ugotavlja, da priporočila iz člena 3 Izvedbenega sklepa (EU) 2022/728 v zvezi z navedenimi cilji uspešnosti niso bila ustrezno obravnavana v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC.
- (44) Komisija zlasti ugotavlja, da revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, predlagani za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja, niso skladni niti z vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje niti z dolgoročnim vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto. Ugotavlja tudi, da se ugotovljeni stroški za območje zaračunavanja niso v zadostni meri zmanjšali, da bi se zagotovila skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti.
- (45) Poleg tega Komisija na podlagi elementov in utemeljitev iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC ni ugotovila, da bi bilo mogoče znatno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto pripisati izključno dodatnim stroškom, nastalim pri doseganju lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti.
- (46) Komisija nadalje ugotavlja, da revidirani osnutek načrta izvedbe FABEC ne določa večjih strukturnih ukrepov, ki bi ublažili načrtovana povečanja stroškov v tretjem referenčnem obdobju in prispevali k stroškovni učinkovitosti v srednjeročnem in dolgoročnem obdobju.

- (47) Komisija se je zato odločila, da začne podroben pregled iz člena 15(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 v zvezi s cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Naslednji cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, predlagani za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah iz revidiranega osnutka načrta izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so ga na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora pripravili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska, vzbujajo dvome glede njihove skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti:

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto na ruti za navigacijske službe zračnega prometa

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2014	Izhodiščna vrednost za leto 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Revidirani osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

Člen 2

- V zvezi s cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz člena 1 se začne postopek podrobne presoje iz člena 15(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.
- V podporo nadaljnji oceni ciljev uspešnosti iz člena 1 Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska na zahtevo Komisije zagotovijo ustrezne dodatne podatke in informacije v zvezi z elementi iz Priloge k temu sklepu.

Člen 3

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Belgijo, Zvezno republiko Nemčijo, Francosko republiko, Veliko vojvodstvo Luksemburg in Kraljevino Nizozemsko.

V Bruslju, 24. oktobra 2022

Za Komisijo
Adina-Ioana VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

**NEIZČRPEN SEZNAM ELEMENTOV ZA NADALJNJO ANALIZO V ZVEZI S CILJI USPEŠNOSTI
GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI ZA BELGIJSKO IN LUKSEMBURŠKO OBMOČJE
ZARAČUNAVANJA NA RUTAH**

- (1) Ukrepi, na katere se sklicujeta Belgija in Luksemburg, da bi upravičila ugotovljena odstopanja od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti na podlagi dodatnih stroškov za doseganje ciljev glede zmogljivosti;
 - (2) zapletenost izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa na območju zaračunavanja in razvoj tega izvajanja skozi čas;
 - (3) podrobne predpostavke in parametri, na katerih temeljijo ugotovljeni stroški družbe skeyes in centra MUAC, in sicer za vsako leto tretjega referenčnega obdobja ter razčlenjeni po stroškovni kategoriji in storitvi;
 - (4) enote storitev, zabeležene in napovedane na območju zaračunavanja, razčlenjene po izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa;
 - (5) porazdelitev stroškov centra MUAC in enot storitev med bruseljskim sektorjem in drugimi sektorji na območju pristojnosti centra MUAC;
 - (6) načrtovanje zmogljivosti družbe skeyes in centra MUAC, vključno z načrtovanim številom kontrolorjev zračnega prometa, usposabljanjem kontrolorjev zračnega prometa in načrtovanimi naložbami v osnovna sredstva;
 - (7) porazdelitev stroškov med službami na rutah in terminalih ter med službami v okviru načrta izvedbe in drugimi službami;
 - (8) sistem predčasne upokojitve DISPO za kontrolorje zračnega prometa v Belgiji;
 - (9) čezmejne ureditve o opravljanju služb s sosednjimi državami ter njihov operativni in finančni vpliv;
 - (10) stroški, zaračunani uporabnikom zračnega prostora v drugem referenčnem obdobju za odložene ali zapoznele naložbe v osnovna sredstva.
-