

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/2255**av den 24 oktober 2022****om inledande av en grundlig bedömning av vissa prestationsmål i det reviderade utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden som lämnats in på nivån för funktionella luftrumsblock av Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004***[delgivet med nr C(2022) 7438]***(Endast de franska, nederländska och tyska texterna är giltiga)****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ⁽¹⁾ (*ramförordningen*), särskilt artikel 11.3 c andra stycket,med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 390/2013 och (EU) nr 391/2013 ⁽²⁾, särskilt artikel 15.1 och 15.3, och

av följande skäl:

ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN

- (1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 10 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 utarbeta bindande prestationsmål, antingen på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock, för varje referensperiod för prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätfunktioner. Dessa prestationsmål ska överensstämma med de unionstäckande mål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden.
- (2) Unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden (RP3) fastställdes ursprungligen i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Eftersom de unionstäckande prestationsmålen och de utkast till prestationsplaner för den tredje referensperioden som därefter lämnades in av medlemsstaterna i oktober 2019 utarbetades före utbrottet av covid-19-pandemin i mars 2020, togs ingen hänsyn till den betydligt minskade flygtrafiken på grund av de åtgärder som medlemsstaterna och tredjeländer vidtagit för att begränsa pandemin.

⁽¹⁾ EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 56, 25.2.2019, s. 1.

⁽³⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/903 av den 29 maj 2019 om fastställande av EU-täckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden som inleds den 1 januari 2020 och avslutas den 31 december 2024 (EUT L 144, 3.6.2019, s. 49).

- (3) För att hantera covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställdes i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 ⁽⁴⁾ undantagsåtgärder för den tredje referensperioden, vilka avviker från bestämmelserna i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Den 2 juni 2021 antog kommissionen genomförandebeslut (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ om fastställande av unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden. På grundval av detta lämnade medlemsstaterna i oktober 2021 in utkast till prestationsplaner till kommissionen med reviderade lokala prestationsmål för den tredje referensperioden.
- (4) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/728 ⁽⁶⁾ om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock riktades till Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige.
- (5) När det gäller det utkast till prestationsplan för den tredje referensperioden som fastställdes på nivån för funktionella luftrumsblock av Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna (*utkast till FABEC:s prestationsplan*) fann kommissionen att prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter inte överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen, och kommissionen utfärdade rekommendationer för översyn av dessa mål.
- (6) Som svar på Rysslands anfälls krig mot Ukraina, som inleddes den 24 februari 2022, har unionen infört restriktiva åtgärder som förbjuder ryska lufttrafikföretag, alla ryskregistrerade luftfartyg och alla icke ryskregistrerade luftfartyg som ägs eller chartras, eller på annat sätt kontrolleras av ryska fysiska eller juridiska personer, enheter eller organ, att landa i, starta från eller flyga över unionens territorium. Dessa restriktiva åtgärder och de motåtgärder som Ryssland har vidtagit har lett till förändringar i flygtrafiken i det europeiska luftrummet. Vissa medlemsstater har påverkats kraftigt av att antalet överflygningar i det luftrum som de ansvarar för har minskat betydligt. På unionsnivå har dock de observerade effekterna av dessa åtgärder på antalet flygningar varit begränsade, vilket står i kontrast till den kraftigt minskade flygtrafiken i Europa till följd av covid-19-pandemins utbrott.
- (7) Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna har tagit fram ett reviderat utkast till FABEC:s prestationsplan för den tredje referensperioden, och lämnade den 13 juli 2022 in det för kommissionens bedömning.
- (8) Organet för prestationsgranskning, som i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004 bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet, har lämnat in en rapport till kommissionen med sina rekommendationer avseende bedömningen av det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan.
- (9) I enlighet med artikel 15.1 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 har kommissionen bedömt överensstämmelsen för de lokala prestationsmålen i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan på grundval av de kriterier för bedömningen som fastställs i punkt 1 i bilaga IV till den genomförandeförordningen och med beaktande av lokala förhållanden. Kommissionen har kompletterat sin bedömning av varje nyckelprestationsområde och tillhörande prestationsmål genom att granska de uppgifter som anges i punkt 2 i bilaga IV till den genomförandeförordningen.

⁽⁴⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 av den 3 november 2020 om undantagsåtgärder för den tredje referensperioden (2020–2024) av prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet med anledning av covid-19-pandemin (EUT L 366, 4.11.2020, s. 7).

⁽⁵⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 av den 2 juni 2021 om fastställande av unionstäckande prestationsmål för nätverket för flygledningstjänst för den tredje referensperioden (2020–2024) och om upphävande av genomförandebeslut (EU) 2019/903 (EUT L 195, 3.6.2021, s. 3).

⁽⁶⁾ Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/728 av den 13 april 2022 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i de utkast till prestationsplaner på nationell nivå och på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Belgien, Tyskland, Grekland, Frankrike, Cypern, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Rumänien och Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden samt rekommendationer för översyn av dessa mål (EUT L 135, 12.5.2022, s. 4).

- (10) I Eurocontrols bastrafikprognos Statfor, som offentliggjordes i juni 2022, tas hänsyn till de förändrade omständigheterna som avses i skäl 6. På grundval av den prognosen konstaterar kommissionen att inga större förändringar i flygtrafikflödena till följd av Rysslands krig i Ukraina under den tredje referensperioden förväntas påverka Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna. Dessa förändrade omständigheter påverkar därför inte direkt prestationsmålen i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan eller bedömningen av dessa mål med avseende på deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen.

SKÄL TILL ATT INLEDA EN GRUNDLIG BEDÖMNING

Prestationsmål som ger upphov till tvivel

- (11) Tabellen nedan visar de ursprungliga prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter, enligt utkastet till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021, och motsvarande reviderade prestationsmål i det reviderade utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in i juli 2022.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
<i>Ursprungliga kostnadseffektivitetsmål underväg (i det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021), uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)</i>	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR
Reviderade kostnadseffektivitetsmål underväg (i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan), uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

- (12) Kommissionen noterar att prestationsmålen för kalenderåren 2022, 2023 och 2024 har reviderats nedåt, medan utgångsvärdet för 2014 har reviderats uppåt. Dessutom har en mindre teknisk justering, som inte är av betydelse för bedömningen av prestationsmålen, tillämpats med avseende på utgångsvärdet för 2019.
- (13) Belgien och Luxemburg har motiverat den föreslagna justeringen av utgångsvärdet för 2014 främst med de ändringar av metoden för kostnadsfördelning mellan undervägs- och terminaltjänster som infördes för den tredje referensperioden. En liknande justering har tillämpats på utgångsvärdet för 2019 och ingick redan i det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021.
- (14) Kommissionen konstaterar att översynen av kostnadseffektivitetsmålen för perioden 2022–2024 leder till en total minskning av den fastställda enhetskostnaden med – 11,6 % under dessa tre kalenderår och med – 8,2 % för den tredje referensperioden som helhet. Dessa minskningar av fastställda enhetskostnader beror både på de uppdaterade trafikantaganden som används i det reviderade utkastet till prestationsplan och på revideringen nedåt av de fastställda kostnaderna uttryckta i reala termer i 2017 års priser.
- (15) Förändringarna i trafikprognosen för kalenderåren 2022–2024 visas i tabellen nedan. Kommissionen noterar att den trafikprognos som används i det reviderade utkastet till prestationsplan bygger på Eurocontrols bastrafikprognos Statfor från juni 2022.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprunglig trafikprognos (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	2 066	2 226	2 387
Uppdaterad trafikprognos (i det reviderade utkastet till prestationsplan), uttryckt i tusental undervägstjänstenheter	2 108	2 445	2 542
Skillnad	+ 2,0 %	+ 9,8 %	+ 6,5 %

- (16) De reviderade fastställda kostnaderna för kalenderåren 2022–2024, uttryckta i reala termer i 2017 års priser, visas i tabellen nedan.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprungliga fastställda kostnader i reala termer i 2017 års priser (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021)	234 miljoner EUR	242 miljoner EUR	248 miljoner EUR
Reviderade fastställda kostnader i reala termer i 2017 års priser (i det reviderade utkastet till prestationsplan)	220 miljoner EUR	230 miljoner EUR	228 miljoner EUR
Skillnad	– 5,9 %	– 4,7 %	– 7,8 %

- (17) Kommissionen noterar att de inflationsantaganden som ligger till grund för beräkningen av de fastställda kostnaderna har reviderats betydligt uppåt, vilket framgår av tabellen nedan.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprungligt inflationsindex, med prognostiserad inflationsförändring på årsbasis inom parentes (uppgifter i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021)	107,7 (1,9 %)	109,7 (1,8 %)	111,6 (1,8 %)
Reviderat inflationsindex, med inflationsförändring på årsbasis inom parentes (uppgifter i det reviderade utkastet till prestationsplan)	115,6 (7,8 %)	119,6 (3,4 %)	121,8 (1,9 %)

- (18) På grund av uppdateringen av inflationsprognosen är de reviderade fastställda kostnaderna i nominella termer för kalenderåren 2022–2024, som visas nedan, i stort sett oförändrade och de ökar till och med (+ 2,9 %) för kalenderåret 2023, trots att de är lägre i reala termer så som anges i skäl 16.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	2022	2023	2024
Ursprungliga fastställda kostnader i nominella termer (i det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021)	250 miljoner EUR	262 miljoner EUR	273 miljoner EUR
Reviderade fastställda kostnader i nominella termer (i det reviderade utkastet till prestationsplan)	250 miljoner EUR	269 miljoner EUR	272 miljoner EUR
Skillnad	+ 0,1 %	+ 2,9 %	– 0,3 %

- (19) Kommissionen konstaterar vidare att de fastställda kostnaderna för 2024 innefattar en engångsminskning på cirka 8,3 miljoner euro i nominella termer.

- (20) Kommissionen noterar att tre leverantörer av flygtrafiktjänster, nämligen skeyes, MUAC och ANA Luxembourg, omfattas av Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter. När det gäller kostnaderna för tillhandahållande av tjänster i avgiftszonen gäller 62 % av de fastställda kostnaderna för 2024 skeyes, medan 35 % av kostnadsbasen för samma år gäller MUAC. Endast 3 % av de totala kostnaderna för tillhandahållande av tjänster i avgiftszonen gäller ANA Luxembourg, och de gäller uteslutande tillhandahållande av inflygningstjänster i luftrummet runt Luxemburgs flygplats.

Påpekanden

- (21) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen hos de reviderade kostnadseffektivitetsmål som föreslås för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter på grundval av kriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (22) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 a i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på + 1,9 % under den tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på + 1,0 % under samma period. Kommissionen noterar att detta utgör en förbättring jämfört med trenden för fastställda enhetskostnader på + 5,7 %, beräknad på grundval av det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021.
- (23) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att den långsiktiga trenden för fastställd undervägsenhetskostnad på avgiftszonsnivå på + 1,1 % under den andra och tredje referensperioden är sämre än den unionstäckande trenden på - 1,3 % under samma period. Kommissionen noterar att detta utgör en förbättring jämfört med den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader på + 4,0 %, beräknad på grundval av det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021. Med hänvisning till skäl 13 beror denna förbättring delvis på justeringen av avgiftszonens utgångsvärde för 2014.
- (24) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att Belgiens och Luxemburgs utgångsvärde för den fastställda enhetskostnaden på 83,26 euro i EUR2017 är 13,2 % högre än det genomsnittliga utgångsvärdet på 73,53 euro i EUR2017 för den relevanta jämförbara gruppen. Kommissionen noterar att skillnaden blir ännu större under den tredje referensperioden, eftersom den fastställda undervägsenhetskostnaden för Belgien och Luxemburg 2024 är 29,8 % högre än genomsnittet för den jämförbara gruppen.
- (25) Det är dessutom nödvändigt att undersöka om de avvikelser från kriterierna i punkterna 1.4 a, 1.4 b och 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 som konstateras i skälen 22–24 ovan kan anses vara nödvändiga och proportionerliga enligt punkt 1.4 d i den bilagan, under förutsättning att de konstaterade avvikelserna från den unionstäckande trenden för den fastställda enhetskostnaden och från den långsiktiga unionstäckande trenden för den fastställda enhetskostnaden endast beror på ytterligare fastställda kostnader i samband med åtgärder som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet eller för omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (26) Kommissionen noterar att den skillnad som uppskattats av organet för prestationsgranskning mellan de fastställda kostnader som rapporteras av Belgien och Luxemburg i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan och de fastställda kostnader som skulle krävas för att följa den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader under den tredje referensperioden uppgår till ungefär 8,2 miljoner euro i EUR2017, medan motsvarande uppskattade avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden är ungefär 43,7 miljoner euro i EUR2017.
- (27) På samma sätt som i det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021 fortsätter Belgien och Luxemburg att hävda att luftrumets komplexitet är en av de viktigaste drivkrafterna bakom avvikelsen i det reviderade utkastet till prestationsplan från de unionstäckande trenderna för fastställda enhetskostnader. I det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan betonas fortfarande att komplexiteten i Belgiens och Luxemburgs luftrum utgör en faktor som ökar den relativa arbetsbördan för flygledare och därmed inverkar negativt på flygledarnas produktivitet och på kostnadsbasen för undervägstjänster.

- (28) Kommissionen noterar dock att Belgien och Luxemburg i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan inte har visat att komplexiteten i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i avgiftszonen skulle ha ökat jämfört med den andra referensperioden eller att extra kostnader skulle uppstå under den tredje referensperioden på grund av en förändring i verksamhetens komplexitet.
- (29) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 noterar kommissionen att Belgien och Luxemburg i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan hänvisar till de ytterligare fastställda kostnader som uppstår under den tredje referensperioden för leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg (skeyes och MUAC) med avseende på kapacitetshöjande åtgärder.
- (30) Kommissionen konstaterar att sju kapacitetsrelaterade åtgärder för skeyes och MUAC är dokumenterade i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan som en motivering till den konstaterade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna. Fyra av dessa åtgärder hade redan beskrivits i det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021, medan tre ytterligare åtgärder som är specifika för MUAC har lagts till.
- (31) När det gäller skeyes innehåller det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan åtgärder som syftar till att upprätthålla lämpliga nivåer av flygledarkapacitet med tanke på den åldrande flygledarpersonalen och det därav följande stora antalet pensioneringar som förväntas under den tredje och den fjärde referensperioden.
- (32) Dessa åtgärder innefattar särskilt rekrytering och utbildning av nya flygledare som ersättning för de planerade pensionsavgångarna, så att den kapacitet som krävs för den förväntade trafiken kan tillhandahållas. Dessutom rapporteras att betydande kostnader för skeyes är kopplade till DISPO-systemet, som i enlighet med belgisk lag (?) kräver att flygledare ska lämna sin tjänstgöring fem år före pensioneringen. Under dessa fem år har de rätt till förtidspension och får då ett bidrag som motsvarar mellan 75 % och 85 % av slutlönen. Enligt informationen i utkastet till prestationsplan placeras flygledare för närvarande i DISPO-systemet vid 56 års ålder, och denna åldersgräns ska höjas till 57 år från och med 2025. Kommissionen noterar att Belgien inte har angett några åtgärder för att begränsa DISPO:s betydande och växande ekonomiska inverkan på kostnadsbasen för den tredje referensperioden.
- (33) Kommissionen konstaterar vidare att de totala kostnader som anges i det reviderade utkastet till prestationsplan med avseende på de åtgärder som anges i skälen 31 och 32 har utvärderats på nytt för kalenderåren 2022–2024, vilket har lett till en ökning med 22,4 % (2022), 49,0 % (2023) respektive 36,8 % (2024).
- (34) I det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan hänvisas till skeyes kommande extra kostnader för att ersätta sitt system för flygledningstjänst (ATM) med ett gemensamt, integrerat och harmoniserat system för luftrumspaniering tillsammans med MUAC och den belgiska försvarsmakten, i syfte att stödja integreringen av civila och militära ATM-tjänster och öka kapaciteten och den operativa effektiviteten. Kommissionen konstaterar att kostnaderna för den åtgärden uppskattas vara lägre än vad som anges i det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021: – 9,5 % för 2023 och – 11,9 % för 2024.
- (35) När det gäller MUAC rapporterar Belgien och Luxemburg, på samma sätt som i det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021, att det kollektivavtal som ingicks 2019 utgör en åtgärd för att uppnå kapacitetsmål, eftersom det i huvudsak syftar till att öka tillgången till flygledare för att möta trafikefterfrågan. De flexibilitetsbestämmelser som införts genom avtalet medför en ökning av löneskalorna med nästan 11 %, vilket påverkar kostnadsbasen under hela referensperioden. Kommissionen konstaterar att de kostnader som anges i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan med avseende på denna åtgärd har reviderats för kalenderåren 2022–2024, vilket har lett till en ökning med 7,4 % (2022), 9,0 % (2023) respektive 9,2 % (2024).
- (36) På grund av omfattningen av de kostnadsförändringar som avses i skälen 33, 34 och (35) anser kommissionen att Belgien och Luxemburg ytterligare bör förklara och beskriva de antaganden som ligger till grund för beräkningen av dessa kostnader.

(?) Kungligt dekret av den 23 april 2017.

- (37) I det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan upprepas att MUAC för att uppnå kapacitetsmålen behöver en förbättrad process för operativ efteranalys, tillhörande verktyg och medel för omvärldsbevakning (*business intelligence facilities*) som ger möjlighet att ytterligare optimera planeringen av den dagliga verksamheten. Belgien och Luxemburg uppger att denna uppsättning åtgärder, kallade "PABI-projektet", är avsedda att tillhandahålla en mindre mängd ytterligare kapacitet (*slight amount of additional capacity*) och leda till vissa minskningar av ATFM-förseeningarna genom att onödiga driftsrestriktioner för luftrumets användare (omnämnda som *over-regulation*) undviks. De uppskattade kostnaderna för detta projekt förblir oförändrade jämfört med det utkast till FABEC:s prestationsplan som lämnades in 2021. Kommissionen anser att PABI-initiativets bidrag till uppnåendet av lokala kapacitetsmål bör dokumenteras ytterligare för att ge möjlighet till en bedömning av huruvida de tillhörande extra kostnaderna kan fastställas som nödvändiga och proportionella för att motivera en avvikelse från unionstäckande kostnadseffektivitetstrender.
- (38) Dessutom innehåller det reviderade utkastet till prestationsplan tre ytterligare åtgärder från MUAC:s sida som Belgien och Luxemburg anser generera extra kostnader som är nödvändiga för att uppnå kapacitetsmålen. Dessa åtgärder omfattar inledande utbildning av flygledare, anställning av ytterligare flygledare för MUAC:s Brysselsektor och ett nytt system för personalplanering.
- (39) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning är de ytterligare totala kostnader som rapporteras av Belgien och Luxemburg med avseende på de kapacitetsförstärkande åtgärder som avses i skälen 30–38 betydligt lägre än den avvikelse från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader som konstateras i skälen 23 och 26. Även om man skulle godta att samtliga dessa åtgärder är nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen är det tydligt att avvikelsen från den långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i monetära termer överstiger de extra kostnader som är förknippade med dessa åtgärder. Denna avvikelse beror därför inte uteslutande på ytterligare fastställda kostnader i samband med åtgärder som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen inom nyckelprestationsområdet kapacitet.
- (40) Belgien och Luxemburg uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d i i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (41) När det gäller det kriterium som fastställs i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 räcker det här med att påpeka att Belgien och Luxemburg inte har angett några omstruktureringsåtgärder i sitt reviderade utkast till prestationsplan som skulle motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller från den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader. Belgien och Luxemburg uppfyller därför inte det kriterium som anges i punkt 1.4 d ii.

SLUTSATSER

- (42) På grundval av de påpekanden som anges i skälen 11–41 anser kommissionen i detta skede av bedömningen av det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan att det fortfarande finns tvivel om överensstämmelsen hos de prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslås för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter.
- (43) Kommissionen noterar därför att rekommendationerna i artikel 3 i genomförandebeslut (EU) 2022/728 med avseende på dessa prestationsmål inte har beaktats tillräckligt i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan.
- (44) Kommissionen konstaterar särskilt att de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslås för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon varken överensstämmer med den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader för den tredje referensperioden eller med den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Kommissionen konstaterar också att de fastställda kostnaderna för avgiftszonen inte har minskats i tillräcklig utsträckning för att säkerställa överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen.
- (45) Dessutom fann kommissionen, på grundval av de uppgifter och motiveringar som lämnats i det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan, inte att den betydande avvikelsen från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader uteslutande kunde tillskrivas extra kostnader för att uppnå de lokala prestationsmålen för kapacitet.
- (46) Kommissionen noterar vidare att det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan inte innehåller några större strukturella åtgärder som kan dämpa de planerade kostnadsökningarna under den tredje referensperioden och bidra till kostnadseffektivitet på medellång och lång sikt.

- (47) Kommissionen har därför beslutat att inleda den grundliga bedömning som fastställs i artikel 15.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 avseende prestationsmålen för kostnadseffektivitet i Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits för Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter och som ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan för den tredje referensperioden som fastställts på nivån för funktionella luftrumsblock av Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna ger upphov till tvivel om deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen:

NYCKELPRESTATIONSOMRÅDET KOSTNADSEFFEKTIVITET

Fastställd enhetskostnad för flygtrafiktjänster underväg

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Reviderade utkast till kostnadseffektivitetsmål underväg, uttryckta som fastställd undervägsenhetskostnad (i reala termer i 2017 års priser)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR

Artikel 2

- Den grundliga bedömning som fastställs i artikel 15.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 inleds härmed med avseende på de prestationsmål för kostnadseffektivitet som avses i artikel 1.
- För att stödja den vidare bedömningen av de prestationsmål som avses i artikel 1 ska Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna på kommissionens begäran tillhandahålla relevanta ytterligare data och information om de uppgifter som anges i bilagan till detta beslut.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien, Förbundsrepubliken Tyskland, Republiken Frankrike, Storhertigdömet Luxemburg och Konungariket Nederländerna.

Utfärdat i Bryssel den 24 oktober 2022.

På kommissionens vägnar
Adina-Ioana VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

ICKE UTTÖMMANDE FÖRTECKNING ÖVER UPPGIFTER SOM OMFATTAS AV YTTERLIGARE ANALYS AVSEENDE PRESTATIONSMÅLEN FÖR KOSTNADSEFFEKTIVITET I BELGIENS OCH LUXEMBURGS AVGIFTSZON FÖR UNDERVÄGSAVGIFTER

1. Åtgärder som Belgien och Luxemburg åberopat för att motivera de konstaterade avvikelserna från unionstäckande kostnadseffektivitetstrender med hänvisning till extra kostnader för att uppnå kapacitetsmål.
 2. Komplexiteten i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i avgiftszonen och dess utveckling över tid.
 3. Detaljerade antaganden och parametrar som ligger till grund för de fastställda kostnaderna för skeyes och MUAC, för varje år av den tredje referensperioden och uppdelade per kostnadskategori och tjänst.
 4. Tjänstenheter som registrerats och prognostiserats i avgiftszonen, uppdelade per leverantör av flygtrafiktjänster.
 5. Fördelning av MUAC:s kostnader och tjänstenheter mellan Brysselsektorn och andra sektorer inom MUAC:s ansvarsområde.
 6. Kapacitetsplanering för skeyes och MUAC, även med avseende på det planerade antalet flygledare, flygledarutbildning och planerade investeringar i fasta tillgångar.
 7. Kostnadsfördelning mellan undervägstjänster och terminaltjänster, och mellan tjänster som omfattas av prestationsplanen och andra tjänster.
 8. DISPO-systemet för förtidspensionering av flygledare i Belgien.
 9. Gränsöverskridande arrangemang för tillhandahållande av tjänster med grannländer och deras operativa och ekonomiska konsekvenser.
 10. Kostnader som debiterats luftrummet användare under den andra referensperioden avseende uppskjutna eller försenade investeringar i fasta tillgångar.
-