

**KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2023/1336**

av den 16 juni 2023

**om de korrigerande åtgärder som Belgien och Luxemburg ska vidta när det gäller vissa prestationsmål för den tredje referensperioden i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004**

[delgivet med nr C(2023) 3852]

(Text av betydelse för EES)

Endast de nederländska och franska texterna är giltiga

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 <sup>(1)</sup> (*ramförordningen*), särskilt artikel 11.3 c tredje 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 <sup>(2)</sup>, särskilt artikel 15.5, och

av följande skäl:

**ALLMÄNNA ÖVERVÄGANDEN**

- (1) Medlemsstaterna ska enligt artikel 10 i kommissionens 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 måste överensstämma med de unionstäckande prestationsmål som kommissionen har antagit för den berörda referensperioden.
- (2) Som svar på covid-19-pandemins inverkan på tillhandahållandet av flygtrafiktjänster fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/1627 <sup>(3)</sup> undantagsåtgärder från genomförandeförordning (EU) 2019/317 för den tredje referensperioden. På dessa grunder fastställdes i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891 <sup>(4)</sup> reviderade unionstäckande prestationsmål för den tredje referensperioden.
- (3) Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna antog gemensamt på nivån för funktionella luftrumsblock ett utkast till prestationsplan för FABEC (*Functional Airspace Block Europe Central*) för den tredje referensperioden (*utkastet till prestationsplan*) som lämnades in till kommissionen i oktober 2021. Efter en bedömning konstaterade kommissionen i genomförandebeslut (EU) 2022/728 <sup>(5)</sup> att prestationsmålen för kostnadseffektivitet för avgiftszonen för undervägsavgifter Belgien–Luxemburg (*avgiftszonen Belgien–Luxemburg*) i

<sup>(1)</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 56, 25.2.2019, s. 1.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

utkastet till prestationsplan var oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen, och fastställde rekommendationer för översynen av dessa lokala prestationsmål. Schweiz är också medlem i FABEC och ingick i utkastet till FABEC:s prestationsplan. Eftersom Schweiz är ett tredjeland som omfattas av prestations- och avgiftssystemet i enlighet med luftfartsavtalet mellan EU och Schweiz delgavs Schweiz separat, genom kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/780 <sup>(6)</sup> av den 13 april 2022, om den bristande överensställelsen avseende Belgiens och Luxemburgs lokala prestationsmål för kostnadseffektivitet i utkastet till FABEC:s prestationsplan.

- (4) Den 13 juli 2022 lämnade Belgien, Tyskland, Frankrike, Luxemburg och Nederländerna in ett reviderat utkast till FABEC:s prestationsplan (*det reviderade utkastet till prestationsplan*) för den tredje referensperioden till kommissionen.
- (5) Den 24 oktober 2022 inledde kommissionen i sitt beslut (EU) 2022/2255 <sup>(7)</sup> den grundliga bedömning som avses i artikel 15.3 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 (*den grundliga bedömningen*) med avseende på de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits för avgiftszonen Belgien–Luxemburg och som ingår i det reviderade utkastet till prestationsplan.
- (6) Frankrike, Tyskland och Nederländerna underrättade kommissionen den 28 oktober 2022, den 3 november 2022 respektive den 4 november 2022 om att de hade dragit sig ur det reviderade utkastet till prestationsplan som upprättats gemensamt på nivån för FABEC. Samtidigt lämnade dessa medlemsstater in enskilda, reviderade utkast till nationella prestationsplaner för den tredje referensperioden till kommissionen.
- (7) Efter en ny bedömning fann kommissionen att de respektive reviderade nationella prestationsmålen var förenliga med de unionstäckande prestationsmålen och underrättade Frankrike, Tyskland och Nederländerna om detta genom kommissionens beslut (EU) 2023/176 <sup>(8)</sup>, (EU) 2023/177 <sup>(9)</sup> respektive (EU) 2023/179 <sup>(10)</sup>. Schweiz underrättade också kommissionen om sitt tillbakadragande från det reviderade utkastet till prestationsplan och lämnade samtidigt in ett reviderat utkast till nationell prestationsplan den 4 november 2022. Kommissionen konstaterade att prestationsmålen i det reviderade utkastet till nationell prestationsplan för Schweiz är förenliga med de unionstäckande prestationsmålen och underrättade Schweiz om detta genom kommissionens beslut (EU) 2022/178 av den 14 december 2022.
- (8) Belgien och Luxemburg har inte anmält några separata nationella prestationsplaner. Till följd av detta fortsätter det reviderade utkastet till prestationsplan som tidigare upprättats på nivån för funktionella luftrumsblock, och som är föremål för kommissionens grundliga bedömning som inleddes genom kommissionens beslut (EU) 2022/2255, att utgöra grunden för bedömningen av Belgiens och Luxemburgs prestationsmål.

<sup>(6)</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/780 av den 13 april 2022 om bristande överensstämmelse vad gäller vissa prestationsmål i det utkast till prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock som har lämnats in av Schweiz 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 139, 18.5.2022, s. 218).

<sup>(7)</sup> 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 (EUT L 297, 17.11.2022, s. 71).

<sup>(8)</sup> Kommissionens beslut (EU) 2023/176 av den 14 december 2022 om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Frankrike i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden (, EUT L 25, 27.1.2023, s. 70).

<sup>(9)</sup> Kommissionens beslut (EU) 2023/177 av den 14 december 2022 om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Tyskland i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden (EUT L 25, 27.1.2023, s. 79).

<sup>(10)</sup> Kommissionens beslut (EU) 2023/179 av den 14 december 2022 om prestationsmålen i det reviderade utkast till prestationsplan som har lämnats in av Nederländerna i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 vad gäller deras överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden (EUT L 25, 27.1.2023, s. 95).

- (9) Det här beslutet bör därför enbart riktas till Belgien och Luxemburg, eftersom Frankrike, Tyskland och Nederländerna har dragit sig ur det reviderade utkast till prestationsplan som lämnats in av FABEC och lämnat in separata nationella prestationsplaner. Dessa planer befanns överensstämma med de unionstäckande prestationsmålen (se kommissionens beslut enligt hänvisningarna i skäl 7).
- (10) Den 27 oktober 2022 skickade kommissionens avdelningar en första begäran om upplysningar till Belgien om de delar som omfattades av den grundliga bedömningen. Kommissionens skrivelse till Belgien av den 27 oktober 2022 skickades också samtidigt till Luxemburg för kännedom. Som svar på denna begäran vidarebefordrade de belgiska myndigheterna den 6 november 2022 och den 9 november 2022 information från leverantörer av flygtrafiktjänster till kommissionens avdelningar.
- (11) Den 9 november 2022 höll kommissionens avdelningar ett möte med de belgiska myndigheterna.
- (12) Den 11 november 2022 skickade kommissionens avdelningar en andra begäran om upplysningar till Belgien och mottog ytterligare handlingar från de belgiska myndigheterna den 28 november 2022. Kommissionens skrivelse till Belgien av den 11 november 2022 skickades också samtidigt till Luxemburg för kännedom.
- (13) Den 29 november 2022 begärde kommissionens avdelningar ytterligare upplysningar från Belgien. De belgiska myndigheterna svarade på denna begäran den 8 december 2022 och kompletterade även de uppgifter och den information som de hade lämnat den 28 november 2022. Kommissionens skrivelse till Belgien av den 29 november 2022 skickades också samtidigt till Luxemburg för kännedom.
- (14) Den 8 december 2022 och den 15 december 2022 träffade kommissionens avdelningar de belgiska myndigheterna.
- (15) Den 20 december 2022 skickade kommissionens avdelningar en slutlig begäran om upplysningar till Belgien. De belgiska myndigheterna lämnade ytterligare upplysningar som svar på denna begäran den 12 januari 2023. Kommissionens skrivelse till Belgien av den 20 december 2022 skickades också samtidigt till Luxemburg för kännedom.
- (16) Den 3 februari 2023 uppmanade kommissionens avdelningar Luxemburg att inkomma med alla relevanta kompletterande observationer eller synpunkter på det material som Belgien lämnat som svar på de begäranden om upplysningar som avses i skälen 10, 12, 13 och 15. De luxemburgska myndigheterna lämnade inga uppgifter som svar på kommissionens begäran.
- (17) Den 2 mars 2023 träffade kommissionens avdelningar myndigheterna i Belgien och Luxemburg.

## **BEDÖMNING AV DE REVIDERADE PRESTATIONSMALEN UNDER DEN GRUNDLIGA BEDÖMNINGEN**

### **Den grundliga bedömningens omfattning**

- (18) Organet för prestationsgranskning, som bistår kommissionen vid genomförandet av prestationssystemet i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 549/2004, lämnade rapporter till kommissionen om bedömningen av det reviderade utkastet till prestationsplan och om den grundliga bedömningen av de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits för avgiftszonen Belgien–Luxemburg.

- (19) Kommissionen noterar att de prestationsmål för säkerhet, kapacitet och miljö som fastställs i det reviderade utkastet till prestationsplan förblev oförändrade. Kommissionen gjorde inte några påpekanden om dessa prestationsmål i sitt genomförandebeslut (EU) 2022/758 och i sitt beslut (EU) 2022/2255. Därför anges inga ytterligare synpunkter i detta beslut om bedömningen av prestationsmålen för säkerhet, kapacitet och miljö.
- (20) Den grundliga bedömningen gjorde det möjligt för kommissionen att ytterligare analysera de prestationsmål för kostnadseffektivitet som föreslagits av Belgien och Luxemburg (som presenteras i tabellen nedan), med tanke på de tvivel som anges i beslut (EU) 2022/2255 om deras förenlighet med de unionstäckande prestationsmålen.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014	Utgångsvärde för 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Reviderade kostnadseffektivitetsmål för den fastställda enhetskostnaden för undervägstjänster, uttryckta i reala termer i 2017 års priser (EUR2017)	81,7-8 euro	83,2-6 euro	189,5-2 euro	104,4-7 euro	94,1-8 euro	89,8-7 euro

- (21) Den grundliga bedömningen omfattade de delar som anges i bilagan till beslut (EU) 2022/2255 och inriktades på tjänster med anknytning till Belgiens luftrum. Därför riktades kommissionens begäranden om upplysningar (se skälen 10–15) till de belgiska myndigheterna, medan de berörda nationella myndigheterna i Luxemburg endast mottog dessa begäranden för kännedom.

**Bedömning av de reviderade prestationsmålen på grundval av de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317**

- (22) Kommissionen har bedömt överensstämmelsen mellan de reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet som presenteras i skäl 18 och de unionstäckande prestationsmålen i enlighet med bedömningskriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317, med beaktande av resultaten av den grundliga bedömning som anges i skälen 26–67 nedan.
- (23) När det gäller de kriterier som fastställs i punkterna 1.4 a och 1.4 b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 konstaterar kommissionen att kostnadseffektivitetsmålen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg är sämre än både den unionstäckande trenden avseende fastställda enhetskostnader för den tredje referensperioden och den långsiktiga unionstäckande trenden avseende fastställda enhetskostnader för den andra och den tredje referensperioden tillsammans. Trenden avseende fastställda enhetskostnader för den tredje referensperioden på +1,9 % för Belgien och Luxemburg överensstämmer inte med den unionsomfattande trenden på +1,0 % under samma period, medan deras långsiktiga trend avseende fastställda enhetskostnader på +1,1 % ligger betydligt över den motsvarande unionstäckande trenden på -1,3 %.
- (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.
- (25) Som en del av den grundliga bedömningen har kommissionen ytterligare underbyggt sin bedömning av prestationsmålen för kostnadseffektivitet för Belgien och Luxemburg på grundval av bedömningskriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 genom att analysera följande faktorer:
- De fastställda kostnaderna för avgiftszonen, uppdelade per leverantör av flygtrafiktjänster.
  - Komplexiteten i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i avgiftszonen.

- Gränsöverskridande arrangemang för tillhandahållande av tjänster med grannländer och deras operativa och ekonomiska konsekvenser.
- Kostnadsfördelningen mellan undervägstjänster och terminaltjänster.

*Påpekanden om de fastställda kostnaderna för avgiftszonen, uppdelade per leverantör av flygtrafiktjänster*

- (26) Kommissionen konstaterar att det reviderade utkastet till prestationsplan leder till en fastställd enhetskostnad på 89,87 euro (i EUR2017) för år 2024 för avgiftszonen Belgien–Luxemburg, såsom anges i skäl 18. Detta är den högsta nivån för fastställda enhetskostnader för undervägstjänster 2024 i alla avgiftszoner som ingår i prestations- och avgiftssystemet.
- (27) Tre leverantörer av flygtrafiktjänster, nämligen skeyes, Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) och Luxemburgs flygtrafikledning (ANA Luxembourg), betjänar den undersökta avgiftszonen. Dessutom uppstår fastställda kostnader för de nationella tillsynsmyndigheterna i Belgien respektive Luxemburg.
- (28) I tabellen nedan visas hur kostnadsbasen för avgiftszonen fördelas per enhet och hur respektive kostnader för dessa enheter har utvecklats med tiden.

Belgiens och Luxemburgs avgiftszon för undervägsavgifter	Utgångsvärde för 2014 (EUR2017)	Utgångsvärde för 2019 (EUR2017)	Fastställda kostnader för 2024 (EUR2017)	Variation <sup>(1)</sup> per år mellan 2014 och 2024	Variation <sup>(2)</sup> per år mellan 2019 och 2024
<b>skeyes</b>	114 miljoner euro	131 miljoner euro	135 miljoner euro	+ 1,8 %	+ 0,7 %
<b>MUAC</b>	54 miljoner euro	61 miljoner euro	75 miljoner euro	+ 3,7 %	+ 5,5 %
<b>ANA Luxembourg</b>	6 miljoner euro	6 miljoner euro	6 miljoner euro	+ 0,7 %	-0,9 %
<b>Nationella tillsynsmyndigheter i Belgien och Luxemburg <sup>(3)</sup></b>	13 miljoner euro	13 miljoner euro	12 miljoner euro	-0,5 %	-1,9 %
<b>Totalt</b>	<b>187 miljoner euro</b>	<b>211 miljoner euro</b>	<b>228 miljoner euro</b>	<b>+ 2,2 %</b>	<b>+ 2,0 %</b>

- (29) När det gäller de fastställda kostnaderna för 2024 noterar kommissionen att skeyes står för 59 % av de fastställda kostnaderna för avgiftszonen, medan MUAC står för 33 % av kostnadsbasen. Den sammanlagda andelen för ANA Luxembourg och de nationella tillsynsmyndigheterna i Belgien och Luxemburg utgör 8 % av de fastställda kostnaderna.
- (30) Kommissionen medger att det reviderade utkastet till prestationsplan minskar de totala fastställda kostnaderna för avgiftszonen med 19,3 miljoner euro (i EUR2017) för år 2024 jämfört med utkastet till prestationsplan. Kommissionen konstaterar att skeyes i stor utsträckning bidrar till denna minskning, med kostnadsbesparingar på 16 miljoner euro (i EUR2017). Enligt Belgien uppnådde skeyes denna kostnadsminskning genom
- produktivitetsförbättringar (-5,5 miljoner euro i EUR2017),
  - en revidering av investeringsplanen och andra driftskostnader (-4,2 miljoner euro i EUR2017), och
  - en enstaka kostnadsminskning finansierad genom det överskott som uppstod till följd av skillnaden mellan de fastställda kostnaderna enligt utkastet till prestationsplan för 2021 och de faktiska kostnader som registrerats för det året (-6,5 miljoner euro i EUR2017).

<sup>(1)</sup> Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

<sup>(2)</sup> Genomsnittlig årlig tillväxttakt.

<sup>(3)</sup> Belgiens och Luxemburgs kostnader för Eurocontrols internationella konvention om samarbete för flygtrafiksäkerhet av den 13 december 1960 (i dess senaste lydelse) ingår i kostnaderna för de nationella tillsynsmyndigheterna.

- (31) Däremot noterar kommissionen att de MUAC:s kostnader som tilldelats avgiftszonen förblev nästan oförändrade i det reviderade utkastet till prestationsplan, med endast en mindre kostnadsminskning på 0,3 miljoner euro (i EUR2017).
- (32) På grundval av bedömningen från organet för prestationsgranskning konstaterar kommissionen att både skeyes och MUAC avsevärt har ökat sina kostnader i reala termer under den andra referensperioden och att dessa kostnader fortsatte att öka under den tredje referensperioden, främst på grund av högre personalkostnader och andra driftskostnader. År 2024 förväntas personalkostnaderna bli 6,9 % högre än för 2019, vilket motsvarar en skillnad på 6,5 miljoner euro (i EUR2017). För MUAC är ökningen av personalkostnaderna i avgiftszonen jämfört med 2019 ännu större, eftersom dessa kostnader planeras vara 30 % högre 2024 än 2019, vilket utgör en ökning med 15,0 miljoner euro (i EUR2017).
- (33) De fastställda kostnaderna för ANA Luxembourg och de nationella tillsynsmyndigheterna i Belgien och Luxemburg ger inte upphov till några betänkligheter.

#### Särskilda iakttagelser om skeyes

- (34) När det gäller skeyes, som har den största andelen fastställda kostnader i avgiftszonen, har kommissionen fått ytterligare riktmärkesanalyser från organet för prestationsgranskning. Analysen visar att den relativa kostnadseffektiviteten hos skeyes har försämrats jämfört med LVNL<sup>(14)</sup>, som har en mycket likartad driftsmiljö och som ingår i samma jämförbara grupp för bedömning av prestationsmålen inom nyckelområdet kostnadseffektivitet<sup>(15)</sup>. I slutet av den andra referensperioden var skeyes enhetskostnad för 2019 2,2 % högre än enhetskostnaden för LVNL<sup>(16)</sup>. I slutet av den tredje referensperioden, år 2024, efter justering av skeyes enhetskostnad för den enstaka kostnadsminskning på 6,5 miljoner euro (i EUR2017) som avses i skäl 30, förväntas enhetskostnaden för skeyes vara 9,4 % högre än enhetskostnaden för LVNL.
- (35) På grundval av bedömningen från organet för prestationsgranskning beror denna skillnad i kostnadseffektivitet mellan skeyes och LVNL främst på personalkostnaderna. Baserat på det reviderade utkastet till prestationsplan planerar skeyes att under 2024 spendera 23 % mer på personalkostnader per undervägstjänstenhet än LVNL. Uttryckt i monetära termer och justerat till den årliga kostnadsbasen för skeyes skulle denna skillnad innebära en extra avgift för luftrumsanvändare på 18,7 miljoner euro (i EUR2017) för det året.
- (36) Dessutom konstaterar kommissionen att kostnadseffektiviteten för skeyes i hög grad påverkas av kostnader som härrör från ett system för förtidspensionering som kallas "DISPO-systemet för funktionell tillgänglighet" (DISPO-systemet eller DISPO), vilket i enlighet med belgisk lagstiftning<sup>(17)</sup> innebär att flygledare på skeyes kan sluta arbeta fem år innan det lagliga pensionsdatumet. Under dessa fem år får de en ersättning som motsvarar 75–85 % av deras senaste lön. Enligt informationen i det reviderade 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.
- (37) Kommissionen noterar att kostnaderna för DISPO-systemet helt och hållet bärs av skeyes, som för över dessa kostnader till luftrumsanvändarna genom sina undervägs- och terminalkostnader. På grundval av de historiska kostnadsuppgifter och de detaljerade framtida kostnadsberäkningar för den tredje referensperioden som Belgien har tillhandahållit uppgår undervägskostnaderna till totalt 29 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden och har nästan fördubblats jämfört med den andra referensperioden. För år 2024 rapporterar Belgien att de fastställda undervägskostnaderna till följd av DISPO-systemet uppgår till 8,7 miljoner euro (i EUR2017).
- (38) Kommissionen medger att den ökande kostnaden för DISPO över tid orsakas av det högre antalet flygledare som utnyttjar systemet. Belgien rapporterade totalt 43 heltidsekvivalenter inom ramen för DISPO 2022 för skeyes i sin helhet, men detta antal förväntas uppgå till 71 heltidsekvivalenter 2024. Belgien förväntar sig en gradvis, stadig ökning av antalet heltidsekvivalenter inom ramen för DISPO fram till åtminstone 2030, även efter den tredje referensperioden.

<sup>(14)</sup> Nederländernas flygkontrolltjänst (LVNL, *Luchtverkeersleiding Nederland*).

<sup>(15)</sup> I enlighet med artikel 6 i kommissionens genomförandebeslut (EU) 2021/891.

<sup>(16)</sup> Enhetskostnaderna för skeyes och LVNL utesluter båda de tjänstenheter som kan tillskrivas MUAC inom deras respektive avgiftszoner. Enhetskostnaderna för skeyes och LVNL täcker alla flygtrafiktjänster på sträcka, inklusive meteorologiska tjänster, som i Nederländerna tillhandahålls av en leverantör av flygvärdertjänster separat från LVNL.

<sup>(17)</sup> Kungligt dekret av den 23 april 2017.

- (39) Kommissionen noterar att de berörda flygledarna under sin placering enligt DISPO-systemet fortfarande står till förfogande för skeyes och när som helst, med full ersättning, kan inkallas för att utföra andra uppgifter än operativa flygledartjänster. De uppgifter som Belgien har lämnat tyder dock på att endast ett mycket begränsat antal flygledare som placerats i DISPO faktiskt har inkallats av skeyes. Sedan 2015 har 17 flygledare inkallats, vissa av dem flera gånger för olika funktioner. Med beaktande av de uppskattningar som tillhandahållits av organet för prestationsgranskning lämnade de inkallade flygledarna ett bidrag på omkring fyra heltidsekvivalenter 2022 till verksamhet som rör tillhandahållande av undervägstjänster. Dessa fyra heltidsekvivalenter utgör endast en tiondel av den totala pool av heltidsekvivalenter som kunde ha varit tillgänglig inom ramen för DISPO. Detta tyder på att skeyes i mycket begränsad utsträckning utnyttjar den personal som finns tillgänglig inom ramen för DISPO.
- (40) Belgien har inte föreslagit några begränsningsåtgärder i det reviderade utkastet till prestationsplan för att begränsa DISPO-systemets växande ekonomiska inverkan på kostnadsbasen för den tredje referensperioden.

#### Särskilda iakttagelser om MUAC

- (41) Kommissionen har vidare undersökt hur de medlemsstater som ingår i MUAC-avtalet <sup>(18)</sup>, nämligen Belgien, Tyskland, Luxemburg och Nederländerna (*MUAC-staterna*) fördelar MUAC:s totala fastställda kostnader på sina respektive avgiftszoner.
- (42) I detta avseende noterar kommissionen att de fastställda kostnaderna för MUAC fördelas mellan MUAC-staterna på grundval av ett enda kriterium, nämligen antalet kvalificerade flygledare i tjänst eller som planeras att vara i tjänst i MUAC:s tre sektorsgrupper <sup>(19)</sup> den 1 januari varje år. Kommissionen noterar vidare att 92 % av kostnaderna för Bryssels sektorsgrupp (*Brysselsektorn*) tilldelas avgiftszonen Belgien–Luxemburg. De två andra sektorsgrupperna inom MUAC, nämligen *DECO-sektorn* och *Hannover-sektorn*, ligger utanför den geografiska räckvidden för avgiftszonen Belgien–Luxemburg och genererar därför inte några kostnader som tilldelats den avgiftszonen.
- (43) Kommissionen förstår att metoden för kostnadsfördelning har fastställts i MUAC-avtalet och stöds av antagandet att antalet flygledare inom varje sektor återspeglar arbetsbördan för att tillhandahålla tjänsterna och därmed kostnaderna för tjänsterna och komplexiteten i varje sektor.
- (44) Kommissionen noterar dock att Belgien under de senaste åren har uttryckt oro över effekterna av denna metod för kostnadsfördelning på sin avgiftszon. Belgien hävdar särskilt att dess bidrag till de totala kostnaderna för MUAC, beräknat på grundval av det antal flygledare som tilldelats Brysselsektorn, är oproportionerligt högt med hänsyn till att Brysselsektorn genererar ett jämförelsevis lägre antal tjänstenheter och relaterade intäkter än de andra två MUAC-sektorerna. Belgien påpekar vidare att den högre komplexiteten i dess luftrum, som medför en ytterligare arbetsbörda för flygledarna, förklarar den högre kostnaden per tjänstenhet för MUAC:s Brysselsektor jämfört med de andra två MUAC-sektorerna.
- (45) På grundval av bedömningen från organet för prestationsgranskning noterar kommissionen att den andel av de totala MUAC-kostnaderna som fördelats till Belgien och Luxemburg faktiskt har ökat med tiden, eftersom antalet flygledare som tilldelats Brysselsektorn har ökat. Även om Belgien och Luxemburg bidrog till 32 % av MUAC-kostnaderna 2014 har denna andel följaktligen ökat till 34 % under den tredje referensperioden. Förändringens inverkan på kostnadsbasen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg förvärras ytterligare av den sammanlagda ökningen av de totala MUAC-kostnaderna. Kommissionen noterar att MUAC:s fastställda kostnader för avgiftszonen Belgien–Luxemburg är 39 % högre i reala termer för 2024 än för 2014 <sup>(20)</sup>, medan tjänstenheterna för avgiftszonen för 2024 endast beräknas vara 11 % högre än nivån för 2014.

<sup>(18)</sup> Avtal om Eurocontrols tillhandahållande och drift av flygtrafiktjänster och flygtrafikanläggningar vid Maastrichts områdeskontrollcentral, undertecknat den 25 november 1986.

<sup>(19)</sup> MUAC:s verksamhet är uppdelad i tre sektorsgrupper, nämligen "sektorgruppen Bryssel", "sektorgruppen DECO" och "sektorgruppen Hannover".

<sup>(20)</sup> Beräknas på grundval av utgångsvärdet för 2014.

- (46) Kommissionen noterar Belgiens förklaring under den grundliga bedömningen om att den metod för finansiering av kostnaderna för MUAC som fastställdes 1986 är baserad på ett kostnadstäckningssystem som inte följer den ekonomiska reglering som införts genom prestationssystemet. Enligt de relaterade synpunkterna från organet för prestationsgranskning gynnas MUAC i praktiken av ett så kallat fullständigt kostnadstäckningssystem. Trots att MUAC är en leverantör av flygtrafiktjänster som omfattas av tillämpningsområdet för prestations- och avgiftssystemet i enlighet med artikel 1.2 i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bär MUAC inte de ekonomiska riskerna och tillämpar inte heller de ekonomiska incitament som följer av den mekanism för trafikriskdelning som anges i artikel 27 i genomförandeförordning (EU) 2019/317, den mekanism för kostnadsriskdelning som anges i artikel 28 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 och incitamenten för att uppnå de kapacitetsmål som anges i artikel 11.3 i samma genomförandeförordning.
- (47) Kommissionen noterar att den information som erhållits för första gången under den grundliga bedömningen av genomförandet av prestations- och avgiftssystemet med avseende på MUAC ger upphov till farhågor när det gäller efterlevnaden av de relevanta rättsliga kraven. Denna slutsats påverkar inte eventuella överträdelseförfaranden som kommissionen kan inleda i denna fråga.

#### Kostnader i samband med uppskjutna eller inställda investeringar under den andra referensperioden

- (48) Kommissionen noterar att både skeyes och MUAC under den andra referensperioden sköt upp eller annullerade flera planerade investeringar i fasta tillgångar, som ingick i prestationsplanen för den andra referensperioden. Luftrumsanvändare debiterades delvis för dessa investeringar som en del av kostnadsbasen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg, trots att dessa investeringar slutfördes och därmed inte gav de förväntade driftsfördelarna. Enligt de beräkningar som gjorts av organet för prestationsgranskning genererade detta i nominella termer och för den andra referensperioden som helhet en vinst på 7,8 miljoner euro för skeyes och 2,1 miljoner euro för MUAC. Belgien uppger att man inte planerar att ersätta luftrumsanvändare för de belopp som debiteras under den andra referensperioden för de planerade investeringarna i anläggningstillgångar som inte har slutförts, eftersom man anser att det inte finns någon rättslig skyldighet att göra detta med avseende på den andra referensperioden.
- (49) Om en del av dessa investeringar under den andra referensperioden slutförs i ett senare skede, i enlighet med artikel 22.7 i genomförandeförordning (EU) 2019/317, bör de nationella tillsynsmyndigheterna i Belgien och Luxemburg säkerställa att eventuella relaterade belopp, som redan har återkrävts under den andra referensperioden, inte debiteras luftrumsanvändare en andra gång under den tredje referensperioden eller under efterföljande referensperioder.

#### *Påpekanden om komplexiteten i tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i avgiftszonen och dess utveckling över tid*

- (50) Belgien och Luxemburg hävdar att luftrumets komplexitet är en nyckelfaktor för att deras föreslagna prestationsmål för kostnadseffektivitet avviker från de unionstäckande trenderna för fastställd enhetskostnad. Belgien och Luxemburg förklarar särskilt att komplexiteten i det belgiska och luxemburgska luftrummet ökar den relativa arbetsbördan för flygledare och därmed påverkar flygledarnas produktivitet och undervägskostnaden negativt.
- (51) Med beaktande av påpekandena från organet för prestationsgranskning medger kommissionen att luftrummet i Belgiens och Luxemburgs avgiftszon är mycket komplicerat på grund av det stora antalet flygningar och variationen av flygbanor. Skeyes och MUAC står därför inför komplexa driftsförhållanden.
- (52) Kommissionen noterar dock att Belgien och Luxemburg inte har lagt fram några bevis för att verksamheten under den tredje referensperioden blev mer komplicerad än under den andra referensperioden, eller att komplexiteten skulle öka ytterligare under de återstående månaderna av den tredje referensperioden.
- (53) På grundval av den tillgängliga informationen, som har analyserats ytterligare av organet för prestationsgranskning, förblev komplexiteten relativt stabil under den andra referensperioden för både skeyes och MUAC. När det gäller 2020 och 2021 kan inga meningsfulla slutsatser dras om verksamhetens komplexitet på grund av de ovanligt låga trafiknivåerna, som orsakades av covid-19-pandemin. När det gäller resten av den tredje referensperioden finns det inga belägg för att komplexiteten skulle skilja sig avsevärt från den situation som observerades under den andra referensperioden.



- (54) Med tanke på att den relativt komplexa trafiken i Belgien och Luxemburgs avgiftszon har varit konstant över tid under normala trafikförhållanden, såsom förklaras i skälen 52 och 53, anser kommissionen att denna komplexitet inte kan åberopas som en motivering för kostnadsökningarna under den tredje referensperioden. Följaktligen bibehålls påpekandena i skäl 23 med avseende på bedömningskriterierna i punkt 1.4 a och b i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (55) Kommissionen erinrar dessutom om att verksamhetens komplexitet redan har beaktats vid fastställandet av de jämförbara grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster som används för bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. De jämförbara grupper som för närvarande är fastställda består av leverantörer av flygtrafiktjänster med liknande driftsmässiga och ekonomiska villkor, och jämförelsegruppen för Belgien och Luxemburg omfattar Österrike, Schweiz och Nederländerna, som alla är verksamma inom en relativt komplex driftsmiljö. Följaktligen bibehålls påpekan i skäl 24 med avseende på bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV.

*Påpekanden om gränsöverskridande arrangemang för tillhandahållande av tjänster med grannländer och deras operativa och ekonomiska konsekvenser.*

- (56) I det reviderade utkastet till prestationsplan förklarar Belgien och Luxemburg att MUAC:s Brysselsektor omfattar tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster i Frankrikes och Tysklands luftrum. Belgien och Luxemburg preciserar vidare att undervägstjänsteeheter för de flygningar som kontrolleras av MUAC i dessa gränsöverskridande områden registreras i dessa medlemsstaters avgiftszoner, medan kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls debiteras de användare som flyger i avgiftszonen Belgien–Luxemburg. Belgien och Luxemburg påpekar att denna situation leder till ökade fastställda enhetskostnader i deras avgiftszon.
- (57) Under den grundliga bedömningen har kommissionen analyserat de gränsöverskridande arrangemangen för tillhandahållande av tjänster som rör avgiftszonen Belgien–Luxemburg. Kommissionen konstaterade att MUAC tillhandahåller tjänster i tre gränsöverskridande områden i Frankrike och Tyskland som är av betydelse för arbetsbördan och för vilka MUAC inte får någon ekonomisk ersättning från de medlemsstater som har delegerat tillhandahållandet av tjänsterna. Samma iakttagelse kan göras i fråga om två gränsöverskridande områden i Nederländernas luftrum där tillhandahållandet av tjänster delegeras till skeyes.
- (58) På grundval av ytterligare analyser som utförts av organet för prestationsgranskning uppskattar kommissionen att de tjänster som tillhandahållits av MUAC och skeyes i de gränsöverskridande områden som avses i skäl 57 motsvarade en total kostnad på omkring 12,2 miljoner euro (i EUR2017) under 2019, varav MUAC:s andel uppgår till 6,8 miljoner euro (i EUR2017) och skeyes andel uppgår till 5,4 miljoner euro (i EUR2017).
- (59) Kommissionen noterar dock att Belgien inte har rapporterat några förändringar i tillhandahållandet av tjänster av skeyes och MUAC i gränsöverskridande områden under den andra eller den tredje referensperioden. Denna verksamhet har inte utvidgats i fråga om omfattning och har inte genererat ytterligare arbetsbelastning för leverantörer av flygtrafiktjänster under den andra och den tredje referensperioden. Eftersom de tillhörande kostnaderna har förblivit proportionellt stabila som andel av den totala kostnadsbasen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg har de tjänster som tillhandahålls av skeyes och MUAC i gränsöverskridande områden därför inte någon märkbar inverkan på beräkningen av kostnadseffektivitetstrender. Därför bibehålls påpekandena i skäl 23 med avseende på bedömningskriterierna i punkt 1.4 a och b i bilaga IV.
- (60) Slutligen, även om de undersökta arrangemangen för tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster medför betydande fördelar genom att minska verksamhetens komplexitet och öka tjänsternas effektivitet, innebär principen om att användaren betalar i artikel 15 i förordning (EG) nr 550/2004 att "luftrumets användare bör betala för de kostnader, eller så nära som möjligt av de kostnader, som deras användning orsakar" <sup>(21)</sup>. I artikel 21.2 i genomförandeförordning (EU) 2019/317 föreskrivs därför att avgiftszoner ska vara "förenliga med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster" och att de "kan omfatta tjänster som tillhandahålls av en leverantör av flygtrafiktjänster som är etablerad i en annan medlemsstat i samband med gränsöverskridande luftrum". I artikel 22.1 i den genomförandeförordningen anges vidare att kostnadsbasen för en avgiftszon "ska bestå av de fastställda kostnaderna för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster inom den berörda avgiftszonen".

<sup>(21)</sup> Skäl 22 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster") (EUT L 96, 31.3.2004, s. 10).

- (61) Mot bakgrund av vad som har sagts i skäl 60, anser kommissionen att de finansieringsarrangemang som införts för tillhandahållande av flygtrafiktjänster i de gränsöverskridande områden som avses i skäl 57 inte överensstämmer med de rättsliga krav som ligger till grund för prestations- och avgiftssystemet. Denna slutsats påverkar inte eventuella överträdelseförfaranden som kommissionen kan inleda i denna fråga.
- (62) Eftersom finansieringen av tjänster som tillhandahålls i gränsöverskridande områden inte är förenlig med de rättsliga bestämmelser som avses i skäl 60, kan den inte användas för att motivera någon justering av utgångsvärdet för 2019 för det bedömningskriterium som anges i punkt 1.4 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317. Med beaktande av påpekandena från organet för prestationsgranskning skulle utgångsvärdet för 2019 för avgiftszonen Belgien–Luxemburg, även om det hade justerats för tjänster som tillhandahålls i gränsöverskridande områden, ändå ha lett till en skillnad på +5,9 % för avgiftszonen Belgien–Luxemburg jämfört med det genomsnittliga utgångsvärdet för den jämförbara gruppen. Följaktligen bibehålls påpekan i skäl 24 med avseende på bedömningskriteriet i punkt 1.4 c i bilaga IV.

*Påpekanden om kostnadsfördelningen mellan undervägstjänster och terminaltjänster*

- (63) Belgien införde under den tredje referensperioden en reviderad metod för fördelningen av de fastställda kostnaderna mellan undervägstjänster och terminaltjänster för den tredje referensperioden. Ändringarna rör fördelningen av kostnaderna för inflygningskontrolltjänster (*inflygningskostnader*) för skeyes och fördelningen av de kostnader som den belgiska nationella tillsynsmyndigheten ådragit sig. Kommissionen noterar att Belgien har beslutat att nästan helt fördela sina inflygningskostnader till undervägstjänster, vilket leder till överföring av ytterligare fastställda kostnader till avgiftszonen Belgien–Luxemburg i den tredje referensperioden.
- (64) Kommissionen konstaterar att Belgien och Luxemburg justerade utgångsvärdena för 2014 och 2019 i det reviderade utkastet till prestationsplan för att ta hänsyn till förändringar i kostnadsfördelningen mellan undervägstjänster och terminaltjänster. Dessa ändringar påverkar därför inte direkt bedömningen av prestationsmålen för kostnadseffektivitet i enlighet med kriterierna i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (65) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning noterar kommissionen dock att Belgien höjde utgångsvärdet för 2019 för undervägsavgifter i avgiftszonen med 14,3 miljoner euro (i EUR2017) men samtidigt sänkte utgångsvärdet för sin terminalavgiftszon, som omfattar flygplatsen Bruxelles-National (EBBR), med 4,4 miljoner euro (i EUR2017). Kommissionen är medveten om att skeyes också har kostnader för inflygnings-tjänster som tillhandahålls på regionala flygplatser, som inte omfattas av prestationsplanen för den tredje referensperioden. Kommissionen anser dock att Belgien inte på ett tillfredsställande sätt har förklarat och motiverat den stora skillnaden mellan justeringarna av utgångsvärdena för undervägs- och terminaltjänster, eftersom de omfördelade inflygningskostnader för regionala flygplatser som inte omfattas av prestationsplanen förefaller oproportionerliga.
- (66) Dessutom konstaterar kommissionen att Belgien, genom att nästan helt inkludera sina inflygningskostnader i kostnadsbasen för undervägstjänster, inte har fördelat dessa kostnader proportionellt mellan undervägstjänster och terminaltjänster på grundval av en transparent metod. Kommissionen anser att en sådan fördelning av inflygningskostnader inte uppfyller kraven i artikel 15.2 e i förordning (EG) nr 550/2004 och i artikel 22.5 i genomförandeförordning (EU) 2019/317.
- (67) Mot bakgrund av synpunkterna i skälen 63–66 påverkar därmed detta beslut inte eventuella överträdelseförfaranden som kommissionen kan komma att vidta med avseende på ändringarna av den metod för kostnadsfördelning som Belgien tillämpar under den tredje referensperioden.

*Slutsatser om bedömningen på grundval av de bedömningskriterier som anges i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317*

- (68) Mot bakgrund av ovanstående iakttagelser drar kommissionen slutsatsen att kostnadseffektivitetsmålen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg inte uppfyller något av bedömningskriterierna i punkt 1.4 a, b och c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

**Bedömning av de åtgärder som Belgien och Luxemburg åberopar för att motivera de observerade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna**

- (69) I enlighet med punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 måste kommissionen dessutom undersöka om avvikelserna från kriterierna i punkterna 1.4 a, 1.4 b och 1.4 c i samma bilaga är nödvändiga och proportionerliga för att prestationsmålen ska kunna uppnås inom nyckelområdet kapacitet eller för att genomföra omstruktureringsåtgärder i den mening som avses i artikel 2.18 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen kontrollerade särskilt om de observerade avvikelserna från den unionstäckande trenden avseende fastställd enhetskostnad och från den långsiktiga unionstäckande trenden avseende fastställd enhetskostnad uteslutande beror på ytterligare fastställda kostnader för kapacitetsrelaterade åtgärder.
- (70) Med beaktande av de beräkningar som gjorts av organet för prestationsgranskning noterar kommissionen att den uppskattade skillnaden mellan fastställda undervägs kostnader för den tredje referensperioden för avgiftszonen Belgien–Luxemburg för år 2024 och de fastställda kostnader som skulle krävas för att uppfylla den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader för den tredje referensperioden är cirka 8,2 miljoner euro i EUR2017, medan en motsvarande skillnad på cirka 43,7 miljoner euro i EUR2017 observeras med avseende på den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader.
- (71) Kommissionen noterar att det reviderade utkastet till prestationsplan innehåller sju åtgärder för att uppnå kapacitetsmålen (*kapacitetsrelaterade åtgärder*), som Belgien och Luxemburg anser vara nödvändiga för att uppnå kapacitetsmålen och som enligt Belgien och Luxemburg skulle motivera avvikelser från de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet.
- (72) Till följd av påpekandena i beslut (EU) 2022/2255 när det gäller dessa kapacitetsrelaterade åtgärder har kommissionen ytterligare analyserat dessa åtgärder.

*Åtgärd 1*

- (73) Den första kapacitetsrelaterade åtgärden (*åtgärd 1*) omfattar skeyes rekrytering och utbildning av flygledare för att upprätthålla en tillräcklig personalnivå i fråga om flygledare under den tredje referensperioden och under den fjärde referensperioden. Belgien och Luxemburg förklarar att åtgärd 1 är nödvändig för att hantera den åldrande flygledarpersonalen och därmed det stora antal pensioner som förväntas under den tredje och den fjärde referensperioden. Dessa pensioner härrör särskilt från tillämpningen av DISPO-systemet som avses i skäl 36.
- (74) Belgien betonade vidare, under den grundliga bedömningen, att antalet verksamma flygledare hos skeyes skulle minska med 15 % vid slutet av den tredje referensperioden utan den utbildnings- och rekryteringsverksamhet som planeras inom ramen för åtgärd 1. Enligt Belgien skulle detta leda till en betydande kapacitetsminskning.
- (75) Mot bakgrund av den information som lämnats av Belgien håller kommissionen med om att skeyes utbildning och rekrytering av flygledare är nödvändig för att upprätthålla och öka personalstyrkan av flygledare och för att säkerställa att antalet flygledare är tillräckligt mot bakgrund av den förväntade framtida trafikutvecklingen. Kommissionen noterar dock också att behovet av sådan omfattande utbildning av nya flygledare i stor utsträckning beror på de förtidspensioneringar som följer av DISPO-systemet.
- (76) De totala kostnaderna för åtgärd 1 ökade i det reviderade utkastet till prestationsplan och uppgår till omkring 27 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden. Jämfört med utkastet till prestationsplan är kostnaderna för åtgärd 1 i nominella termer 22,4 % högre för 2022, 49,0 % högre för 2023 och 36,8 % högre för 2024.
- (77) Belgien hävdar att de ökade kostnaderna för åtgärd 1 motiveras av effekterna av högre inflation och av en mer exakt uppskattning av de faktiska kostnaderna för nya rekryteringar, på grund av en snabbare trafikåterhämtning och en högre frekvens av underkända flygledarelever än väntat under de utbildningscykler som redan fullgjorts under den tredje referensperioden. Belgien förklarar närmare bestämt att skeyes har uppdaterat sin affärsplan innan det reviderade utkastet till prestationsplan lades fram och nu planerar att rekrytera ytterligare flygledare med sin maximala utbildningskapacitet under åren 2022–2024.

- (78) Kommissionen noterar samtidigt att enligt det reviderade utkastet till prestationsplan är antalet flygledare som planeras vara operationella 2024 6 % lägre än i utkastet till prestationsplan. Kommissionen utgår från att denna situation beror på en högre underkännandegrad än beräknat bland flygledareleverna under utbildning hos skeyes, vilket nämns i skäl 77.
- (79) Kommissionen konstaterar att de kostnadsökningar avseende åtgärd 1, som avses i skäl 76, är betydligt större än de förändringar i inflationsindexet som återspeglas i det reviderade utkastet till prestationsplan. Kommissionen noterar att de kostnader som ursprungligen presenterades i utkastet till prestationsplan för åtgärd 1 begränsades till utbildning av flygledare för de undervägstjänster som tillhandahålls av skeyes inom ramen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg. På grundval av den information som Belgien lämnat under den grundliga bedömningen omfattar emellertid de ökade kostnaderna för åtgärd 1 i det reviderade utkastet till prestationsplan även skeyes utbildning av flygledare i fråga om flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon. Kostnader för terminalavgiftszonen bör inte tas med i åtgärd 1.
- (80) Kommissionen anser därför att Belgien inte på ett tillfredsställande sätt har förklarat, trots att ha blivit ombett att göra detta, hur skeyes planerade flygledarutbildning och planerade intag av flygledarelever i fråga om undervägstjänster har anpassats mellan utkastet till prestationsplan och det reviderade utkastet till prestationsplan. Dessutom har Belgien inte styrkt de beräknade kostnaderna avseende undervägstjänster för skeyes per flygledarelev och inte lämnat några förklaringar till den stora variationen i dessa kostnader från ett år till ett annat. Mot bakgrund av dessa överväganden var det inte möjligt för kommissionen att kvantifiera hur den planerade ökningen av antalet flygledarelever hos skeyes, som nämns i skäl 77, bidrar till den förändring av kostnaderna för åtgärd 1 som observeras i skäl 76 i fråga om undervägstjänster.
- (81) Även om man antar att skeyes skulle ådra sig högre utbildningskostnader i fråga om undervägstjänster och på grund av det ökade antalet flygledarelever mellan 2022 och 2024 anser kommissionen att dessa högre utbildningskostnader åtminstone i betydande utsträckning mildras av de minskade personalkostnaderna till följd av det lägre antalet planerade flygledare i verksamheten under samma tidsperiod, vilket konstateras i skäl 78.
- (82) Kommissionen noterar att kostnaderna för åtgärd 1 de facto i stor utsträckning härrör från DISPO-systemet, som Belgien självt har valt att anta och tillämpa i fråga om flygledare som arbetar hos skeyes. Det står klart att DISPO-systemet under den tredje referensperioden leder till ett stort antal förtidspensioneringar av flygledare, något som utgör en betydande operativ och ekonomisk börda för skeyes när de samtidigt ersätts av nya flygledare. Med beaktande av den bedömning som gjorts av organet för prestationsgranskning och det absoluta behovet för skeyes att säkerställa ett säkert och kontinuerligt tillhandahållande av den kapacitet som krävs under den tredje referensperioden anser kommissionen att åtgärd 1 på det hela taget är nödvändig för att uppnå de lokala kapacitetsmålen. Kommissionen anser dock att Belgien har underlåtit att motivera att den betydande ökning av kostnaderna som presenteras i det reviderade utkastet till prestationsplan för åtgärd 1 jämfört med utkastet till prestationsplan är motiverad och proportionerlig, utom när det gäller effekterna av den högre inflationsprognosen för dessa kostnader. När det gäller de ytterligare kostnader som bedöms vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå kapacitetsmålen drar kommissionen därför slutsatsen att de kostnader som ska beaktas för åtgärd 1 är de som anges i utkastet till prestationsplan, omsatta i reala termer.

#### Åtgärd 2

- (83) Den andra kapacitetsrelaterade åtgärden (åtgärd 2) består av att skeyes ersätter sitt system för flygledningstjänst (ATM-system) med ett enda, integrerat och harmoniserat system för luftrumsförvaltning som ska utvecklas tillsammans med MUAC och det belgiska försvaret som en del av projektet *Shared Air Traffic Services System 3 (SAS 3-projektet)*. Skeyes nya system för flygledningstjänst planeras dock att tas i drift först efter utgången av den tredje referensperioden, eventuellt inte före 2030, och därför planeras endast förberedande verksamhet för den tredje referensperioden.
- (84) Åtgärd 2 omfattar även halvtidsuppgradering av skeyes nuvarande ATM-system, som bör tas i drift under en övergångsfas innan det nya ATM-system som härrör från SAS 3-projektet införs. Belgien har under den grundliga bedömningen klargjort att halvtidsuppgraderingen omfattar både en teknisk uppgradering och en funktionell uppgradering, vilket förväntas möjliggöra ytterligare kapacitet under den fjärde referensperioden.

- (85) De totala kostnaderna för åtgärd 2 sänktes i det reviderade utkastet till prestationsplan och uppgår till omkring 7,4 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden. Jämfört med utkastet till prestationsplan är kostnaderna för åtgärd 2 i nominella termer 1,9 % lägre för 2022, 9,5 % lägre för 2023 och 11,9 % lägre för 2024. Belgien har klargjort att dessa ändringar bättre återspeglar det faktiska värdet på det kontrakt som undertecknades av skeyes i december 2021 för halvtidsuppgraderingen av det nuvarande ATM-systemet.
- (86) Belgien har under den grundliga bedömningen klargjort att inga avskrivningskostnader kommer att uppstå för den tredje referensperioden med avseende på det nya ATM-system som härrör från SAS 3-projektet. Det framgår dock tydligt av de uppgifter som Belgien har lämnat att en kapitalkostnad för ett nytt ATM-system planeras att debiteras redan under den tredje referensperioden, trots att införandet av detta system skulle ske först flera år efter slutet av den tredje referensperioden.
- (87) Kommissionen anser att den planerade uppgraderingen och den efterföljande ersättningen av skeyes nuvarande ATM-system i sig är motiverade ur operativ synvinkel och kan anses vara nödvändiga för att uppnå kapacitetsmålen.
- (88) Kommissionen noterar dock att det råder allvarliga tvivel om huruvida åtgärd 2 genomförs i tid. Under den grundliga bedömningen underrättades kommissionen av tredje parter om att skeyes övervägde att dra sig ur SAS 3-projektet, vilket ligger till grund för den planerade utvecklingen av det nya ATM-systemet. De belgiska myndigheterna ifrågasatte inte denna information, men betonade att diskussioner fortfarande pågick mellan de berörda parterna om projektets framtid. Mot bakgrund av dessa synpunkter anser kommissionen att Belgien inte har lämnat tillräckliga garantier för genomförandet av SAS 3-projektet eller för alternativa lösningar som ska införas om projektet inte förverkligas.
- (89) Kommissionen noterar vidare att kostnaderna för åtgärd 2 utgör en stor del av övriga driftskostnader, särskilt projektkostnader i samband med förberedelserna inför halvtidsuppgraderingen av det befintliga ATM-systemet och i samband med det nya systemet. Kommissionen anser att sådana driftskostnader är kopplade till den normala driften för en leverantör av flygtrafiktjänster och att de, i motsats till själva ATM-systemen och deras komponenter, inte kan anses ha uppstått direkt för att uppnå kapacitetsmålen.
- (90) När det gäller de ytterligare kostnader som anses vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå kapacitetsmålen drar kommissionen därför slutsatsen att de kostnader som ska beaktas i samband med åtgärd 2 bör begränsas till avskrivningskostnaderna och kapitalkostnaderna för halvtidsuppgraderingen av skeyes ATM-system.

### Åtgärd 3

- (91) Den tredje kapacitetsrelaterade åtgärden (*åtgärd 3*) rör ändringen av de allmänna anställningsvillkor som är tillämpliga på flygledare som arbetar vid MUAC, efter ett kollektivavtal som ingicks 2019 före covid-19-pandemins utbrott. Åtgärd 3 består av en ökning av ersättningen för flygledare som arbetar vid MUAC med 10,75 % i utbyte mot en mer flexibel arbetsorganisation.
- (92) På grundval av informationen i det reviderade utkastet till prestationsplan omfattar de flexibilitetsbestämmelser som införs som en del av åtgärd 3 en ökning av den årliga arbetstiden för nyrekryterad flygledarpersonal, nya regler om organisationen av skiftarbete, möjligheten att kontraktera ytterligare arbetsdagar från flygledare, mer flexibel årlig arbetstid och ledighetsplanering samt möjligheten att komma överens med redan anställda flygledare om en möjlig senareläggning av pensionsåldern till 60 år.
- (93) Kommissionen noterar att syftet med åtgärd 3 i huvudsak är att öka tillgången till flygledare och göra schemalaggningen mer flexibel för att tillgodose trafikefterfrågan. Belgien betonade att åtgärd 3, under de trafikförhållanden som rådde före covid-19, förväntades minska ATFM-förseningarna (förseningar i flödesplaneringen), varigenom motsvarande kostnader för luftrumets användare skulle undvikas. Belgien klargjorde vidare att åtgärd 3 ursprungligen beräknades göra det möjligt för MUAC att inrätta ytterligare skift för flygledare, med ett tillskott på ytterligare 1 050 skift 2019 och 3 150 skift 2024.
- (94) I sin analys till kommissionen drog organet för prestationsgranskning slutsatsen att åtgärd 3 faktiskt gör det möjligt för MUAC att erbjuda ytterligare kapacitet för luftrumsanvändare under kalenderåren 2023 och 2024 och därmed bidrar till uppnåendet av kapacitetsmålen för den tredje referensperioden under omständigheter där trafikvolymerna är jämförbara med nivån före pandemin.

- (95) De totala kostnaderna för åtgärd 3 ökade i det reviderade utkastet till prestationsplan och uppgår till omkring 13,2 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden. Jämfört med utkastet till prestationsplan är kostnaderna för åtgärd 3 i nominella termer 7,4 % högre för 2022, 9,0 % högre för 2023 och 9,2 % högre för 2024. Enligt de uppgifter som Belgien lämnat under den grundliga bedömningen beror dessa kostnadsökningar på högre inflation än väntat, vilket påverkar indexeringen av lönerna för flygledare som arbetar vid MUAC.
- (96) Belgien uppger att kostnaderna för åtgärd 3 när den godkändes uppskattades motsvara kostnaderna för att anställa ytterligare flygledare för att åtgärda personalbristen hos MUAC. Detta påstående har dock inte underbyggts med några siffror eller bevis för de totala effekterna av åtgärd 3 på kostnadsbasen för den tredje referensperioden. Kommissionen har därför inte kunnat kontrollera att kostnaden för åtgärd 3 för den tredje referensperioden skulle motsvara den kostnad som MUAC skulle ha åsamkats för att anställa ytterligare flygledare för att uppnå samma kapacitetsfördelar.
- (97) Kommissionen noterar att organet för prestationsgranskning konstaterade att de kostnader som Belgien och Luxemburg presenterade inom ramen för åtgärd 3 är motiverade och står i proportion till de fördelar som detta medför för luftrumsanvändarna, inbegripet undvikandet av ATFM-förseningar och de negativa operativa och ekonomiska konsekvenserna även för passagerare och miljön.
- (98) I synnerhet påpekar organet för prestationsgranskning att det finns bevis för att de allmänna anställningsvillkoren inom ramen för åtgärd 3 gjorde det möjligt för MUAC att uppnå avsevärt förbättrad kapacitet under sitt första genomförandeår, nämligen 2019, vilket innebar att luftrumsanvändare besparades uppskattningsvis 30 miljoner euro i form av indirekta kostnader till följd av förseningar i flygledningstjänsten. Organet för prestationsgranskning noterar vidare att den kraftiga trafiknedgången på grund av covid-19-pandemin under 2020 och 2021 skapade exceptionella omständigheter under vilka de ytterligare flexibilitetsbestämmelser som infördes inom ramen för åtgärd 3 inte var nödvändiga. Organet för prestationsgranskning anser dock att MUAC på ett tillfredsställande sätt har mildrat effekterna av åtgärd 3 med avseende på 2020 och 2021, med tanke på att det i det reviderade utkastet till prestationsplan anges att vissa överföringar av överskott från 2020 och första kvartalet 2021 sköts upp för att användas under resten av den tredje referensperioden utan extra kostnad. Organet för prestationsgranskning drar slutsatsen att åtgärd 3 på det hela taget är motiverad av kapacitetsskäl under den tredje referensperioden, eftersom den bidrar till en förbättrad tillgång till resurser och en maximering av den kapacitet som tillhandahålls i tider av hög trafikefterfrågan.
- (99) Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärd 3 är nödvändig för att uppnå kapacitetsmålen och att dess kostnader är proportionerliga mot bakgrund av deras positiva operativa inverkan på tillhandahållandet av kapacitet.

#### Åtgärd 4

- (100) Den fjärde kapacitetsrelaterade åtgärden (åtgärd 4) består av en förbättrad process för operativ efteranalys som ska genomföras av MUAC med stöd av relevanta verktyg och medel för omvärldsbevakning (*business intelligence facilities*). Belgien och Luxemburg uppger att syftet med åtgärd 4, som i den reviderade prestationsplanen kallas PABI-projektet, är att möjliggöra ytterligare optimering av planeringen av MUAC:s dagliga verksamhet.
- (101) På grundval av informationen i det reviderade utkastet till prestationsplan bör åtgärd 4 bidra till att tillgodose framtida trafikefterfrågan och undvika onödiga driftsrestriktioner för luftrumsanvändare (*överreglering*), vilket leder till ATFM-förseningar. Kommissionen noterar att Belgien angav att åtgärd 4 skulle genomföras 2022, även om denna information inte uttryckligen bekräftades av Belgien under den grundliga bedömningen.
- (102) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning instämmer kommissionen i att den operativa analyskapacitet som presenteras inom ramen för åtgärd 4 bidrar till att utnyttja tillgängliga resurser på bästa sätt i syfte att maximera den kapacitet som görs tillgänglig för luftrumsanvändare, särskilt i tider av hög trafikefterfrågan.
- (103) De totala kostnaderna för åtgärd 4 uppgår till omkring 0,9 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden och förblir oförändrade från det utkast till prestationsplan som lämnades in 2021. Kommissionen noterar att organet för prestationsgranskning har granskat kostnaderna för åtgärd 4 och anser att de är motiverade.

- (104) Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärd 4 är nödvändig som stöd för att fortlöpande uppnå kapacitetsmålen och anser att kostnaderna för åtgärd 4 är proportionerliga mot bakgrund av de strukturella och operativa vinster som de beräknas ge.

#### Åtgärd 5

- (105) Den femte kapacitetsrelaterade åtgärden (åtgärd 5) gäller den inledande utbildningen av nya flygledare för MUAC:s Brysselsektor. Enligt det reviderade utkastet till prestationsplan har utbildningsverksamheten för flygledare inom ramen för åtgärd 5 lagts ut på entreprenad till en extern utbildningsorganisation med säte i Frankrike.
- (106) Belgien förklarar att den fortsatta flygledarrekruteringen och MUAC:s inledande utbildning är nödvändig för att undvika kapacitetsbegränsningar under den tredje referensperioden och under framtida referensperioder. Mot bakgrund av den information som Belgien lämnat håller kommissionen med om att MUAC:s utbildning av nya flygledare är nödvändig för att upprätthålla och öka personalstyrkan av flygledare och för att säkerställa att antalet flygledare är tillräckligt mot bakgrund av den förväntade framtida trafikutvecklingen.
- (107) De totala kostnaderna för åtgärd 5 uppgår till cirka 14,2 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden. Under den grundliga bedömningen tillhandahåller Belgien en uppdelning av kostnaderna för åtgärd 5 enligt tre kategorier, nämligen personalkostnader för flygledarelever, kostnader för simulatorpiloter och kostnader som utbildningsorganisationen debiterar. Kommissionen noterar att organet för prestationsgranskning har granskat kostnaderna för åtgärd 5 och anser att de är motiverade.
- (108) Kommissionen drar därför slutsatsen att åtgärd 5 är nödvändig för att uppnå kapacitetsmålen och att dess kostnader är proportionerliga mot bakgrund av deras operativa inverkan på tillhandahållandet av kapacitet.

#### Åtgärd 6

- (109) Den sjätte kapacitetsrelaterade åtgärden (åtgärd 6) omfattar anställning av ytterligare flygledare för MUAC:s Brysselsektor för att tillgodose trafik efterfrågan under den tredje referensperioden och efterföljande år.
- (110) Enligt informationen i det reviderade utkastet till prestationsplan planeras att dessa flygledare ska öka avsevärt i antal, från 106 till 119, under den tredje referensperioden. Belgien anger att den extra flygledarpersonalen kommer att möjliggöra ökade öppettider för sektorn och ökad operativ flexibilitet. Mot bakgrund av de uppgifter som Belgien lämnat håller kommissionen med om att MUAC:s rekrytering av ytterligare flygledare är nödvändig för att stödja uppnåendet av kapacitetsmålen.
- (111) De totala kostnaderna för åtgärd 6 uppgår till cirka 4,4 miljoner euro (i EUR2017) under den tredje referensperioden. Dessa kostnader avser ersättningen till de extra flygledare som tas i tjänst under den tredje referensperioden. Kommissionen noterar att organet för prestationsgranskning har granskat kostnaderna för åtgärd 6 och anser att de är motiverade.
- (112) Kommissionen anser därför att åtgärd 6 är nödvändig för att uppnå kapacitetsmålen och att dess kostnader är proportionerliga mot bakgrund av deras operativa inverkan på tillhandahållandet av kapacitet.

#### Åtgärd 7

- (113) Den sjunde kapacitetsrelaterade åtgärden (åtgärd 7) omfattar MUAC:s utveckling av ett nytt system för personalplanering i syfte att stödja genomförandet av nya operativa krav. Åtgärd 7 omfattar utveckling av en ny ram för personalplanering, ett moderniserat schemaläggningssystem och andra verktyg för personalplanering som krävs för att genomföra nya operativa krav.
- (114) Med beaktande av den utvärdering som gjorts av organet för prestationsgranskning instämmer kommissionen i att de effektivitetsvinster som möjliggörs genom det nya systemet för personalplanering kommer att bidra till förbättrad operativ prestanda och ett effektivare tillhandahållande av tjänster.

- (115) De totala kostnaderna för åtgärd 7 uppgår till cirka 0,8 miljoner euro (i EUR2017) för den tredje referensperioden. Kommissionen noterar att organet för prestationsgranskning har granskat kostnaderna för åtgärd 7 och anser att de är motiverade.
- (116) Kommissionen anser därför att åtgärd 7 är nödvändig för att uppnå kapacitetsmålen och att dess kostnader är proportionerliga mot bakgrund av deras operativa inverkan på tillhandahållandet av kapacitet.

*Sammantagen inverkan av de kapacitetsrelaterade åtgärder som lagts fram av Belgien och Luxemburg*

- (117) Kommissionen har vidare analyserat de sju kapacitetsrelaterade åtgärder som Belgien och Luxemburg har lagt fram med avseende på deras övergripande effekter och för att utvärdera om det är nödvändigt att samtidigt genomföra alla dessa åtgärder för att uppnå de lokala kapacitetsmålen.
- (118) I detta avseende noterar kommissionen påpekandena från organet för prestationsgranskning, enligt vilka dessa sju kapacitetsrelaterade åtgärder, när de betraktas tillsammans, är lämpliga och motiverade mot bakgrund av deras övergripande förväntade operativa resultat och samlade inverkan på tillhandahållandet av kapacitet. Enligt analysen från organet för prestationsgranskning möjliggör ett samlat genomförande av dessa åtgärder att skeyes och MUAC faktiskt kan hantera de prognostiserade trafiknivåerna vid perioder med hög trafik efterfrågan, samtidigt som man stärker flexibiliteten och motståndskraften avseende tillhandahållandet av tjänster i händelse av oförutsedda eller instabila omständigheter. Organet för prestationsgranskning bekräftar vidare att genomförandet av dessa kapacitetsrelaterade åtgärder tillsammans inte leder till överkapacitet i fråga om de flygtrafiktjänster som tillhandahålls i det belgiska och luxemburgska luftrummet under de återstående månaderna av den tredje referensperioden <sup>(22)</sup>. Slutligen påpekar organet för prestationsgranskning att de åtgärder som presenteras i det reviderade utkastet till prestationsplan när det gäller utbildning och anställning av ytterligare flygledare kompletterar de organisatoriska och tekniska åtgärder som möjliggör förbättrat tillhandahållande av kapacitet.

*Slutsatser om de åtgärder som Belgien och Luxemburg åberopar för att motivera de observerade avvikelserna från de unionstäckande kostnadseffektivitetstrenderna*

- (119) När det gäller det kriterium som anges i punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 drar kommissionen på grundval av påpekandena i skälen 71–118 slutsatsen att de kostnader som Belgien och Luxemburg lägger fram för åtgärderna 1 och 2 delvis är nödvändiga och proportionerliga för att uppnå kapacitetsmålen, medan de angivna kostnaderna för åtgärderna 3–7 är helt nödvändiga och proportionerliga för att uppnå dessa mål.
- (120) Tabellen nedan visar hur de kapacitetsrelaterade åtgärderna bidrar till avvikelserna från de unionstäckande trenderna för fastställda enhetskostnader som återges i skäl 70 för det relevanta året, dvs. 2024.

Kapacitetsrelaterade åtgärder som lagts fram av Belgien och Luxemburg	Bidrag till avvikelse från unionstäckande trender för fastställda enhetskostnader för avgiftszonen Belgien–Luxemburg, uttryckt i EUR2017, med beaktande av de kostnader som kommissionen anser vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå kapacitetsmålen
Åtgärd 1	7,7 miljoner euro <sup>(23)</sup>
Åtgärd 2	0,3 miljoner euro <sup>(24)</sup>
Åtgärd 3	4,4 miljoner euro
Åtgärd 4	0,3 miljoner euro
Åtgärd 5	4,7 miljoner euro

<sup>(22)</sup> Baserat på trafikantagandena i Eurocontrols bastrafikprognos från oktober 2021.

<sup>(23)</sup> Belopp som återspeglar den andel av kostnaderna för åtgärd 1 som kommissionen ansåg vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen, i enlighet med de påpekanden som anges i skäl 82.

<sup>(24)</sup> Belopp som återspeglar den andel av kostnaderna för åtgärd 2 som kommissionen ansåg vara nödvändiga och proportionerliga för att uppnå de lokala kapacitetsmålen, i enlighet med de påpekanden som anges i skäl 90.



Åtgärd 6	1,5 miljoner euro
Åtgärd 7	0,3 miljoner euro
<b>Totalt</b>	<b>19,2 miljoner euro</b>

- (121) Såsom anges i tabellen i skäl 120, motiverar de kapacitetsrelaterade åtgärderna ett överskott på 19,2 miljoner euro (i EUR2017) jämfört med de unionstäckande trenderna för fastställda enhetskostnader. Detta överskott är större än den uppskattade avvikelser från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader för den tredje referensperioden som uppgår till 8,2 miljoner euro (i EUR2017), men mindre än den uppskattade avvikelser på 43,7 miljoner euro (i EUR2017) från den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader. Belgien och Luxemburg har därför fortfarande en omotiverad skillnad på 24,5 miljoner euro (i EUR2017) jämfört med den långsiktiga unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader.
- (122) Kommissionen drar därför slutsatsen att kriteriet i punkt 1.4 d i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317 inte är uppfyllt med avseende på Belgien och Luxemburg.
- (123) Kommissionen noterar vidare att Belgien och Luxemburg i det reviderade utkastet till prestationsplan inte har lagt fram några omstruktureringsåtgärder för att motivera en avvikelse från den unionstäckande trenden för fastställda enhetskostnader eller den unionstäckande långsiktiga trenden för fastställda enhetskostnader i enlighet med kriteriet i punkt 1.4 d ii i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317.

#### **Slutsats om bedömningen av de reviderade prestationsmålen**

- (124) Mot bakgrund av den bedömning som görs i skälen 22–123 drar kommissionen slutsatsen att kostnadseffektivitetsmålen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg är oförenliga med de unionstäckande prestationsmålen.

#### **PÅPEKANDEN FRÅN ÖVERSYNEN AV DE REVIDERADE PRESTATIONSMÅL SOM UTFÖRTS I ENLIGHET MED PUNKT 2 I BILAGA IV TILL GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2019/317**

#### **Reviderade prestationsmål för kostnadseffektivitet för terminaltjänster – punkt 2.1 c i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317**

- (125) I genomförandebeslut (EU) 2022/728 uttryckte kommissionen betänkligheter om de prestationsmål för kostnadseffektivitet avseende terminaltjänster som Belgien föreslagit i utkastet till prestationsplan. Dessa kostnadseffektivitetsmål gäller endast flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon som tillhandahålls på flygplatsen Bruxelles-National. I det genomförandebeslutet ansåg kommissionen att Belgien ytterligare borde ha motiverat dessa mål eller justerat dem nedåt.
- (126) Kommissionen noterar att det reviderade utkastet till prestationsplan innehåller förbättrade prestationsmål för Belgien avseende kostnadseffektivitet för terminaltjänster för kalenderåren 2022–2024, inklusive en minskning av de fastställda kostnaderna i reala termer för dessa kalenderår. Kommissionen konstaterar att trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster på +4,5 % för den tredje referensperioden ligger över trenden för fastställda enhetskostnad för undervägstjänster på +1,9 % för den tredje referensperioden, och att den fortfarande ligger över den faktiska trenden för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster på +0,5 % som konstaterades under den andra referensperioden. Dessutom konstaterar kommissionen att den fastställda enhetskostnaden för flygtrafiktjänster i terminalavgiftszon på flygplatsen Bruxelles-National fortfarande är högre, med en uppskattad betydande marginal på 55 %, än medianvärdet för fastställda enhetskostnader för terminaltjänster för dess relevanta jämförbara grupp av flygplatser.

- (127) Mot bakgrund av den bedömning som anges i skälen 125 och 126 drar kommissionen slutsatsen att de reviderade prestationsmål avseende kostnadseffektivitet för terminaltjänster som Belgien föreslagit fortfarande ger upphov till betänkligheter. Kommissionen upprepar därför sin ståndpunkt i enlighet med genomförandebeslut (EU) 2022/728 att Belgien bör tillhandahålla lämpliga motiveringar för dessa mål eller justera dem nedåt.

#### **Incitamentssystem för att uppnå kapacitetsmål – punkt 2.1 f i bilaga IV till genomförandeförordning (EU) 2019/317**

- (128) I genomförandebeslut (EU) 2022/728 drog kommissionen slutsatsen att Belgien och Luxemburg måste revidera sina incitamentssystem för att uppnå målen för undervägskapacitet och terminalkapacitet på ett sådant sätt att den största ekonomiska nackdel som kan uppstå från dessa incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på den intäkt som riskeras. Kommissionen noterar att Belgien och Luxemburg inte har gjort några ändringar av dessa incitamentssystem i det reviderade utkastet till prestationsplan.
- (129) Kommissionen konstaterar därför att de incitamentssystem som Belgien och Luxemburg har fastställt i det reviderade utkastet till prestationsplan fortfarande ger upphov till betänkligheter. Kommissionen upprepar därför sin ståndpunkt att Belgien och Luxemburg bör revidera sina utkast till incitamentssystem för att uppnå mål för undervägs- och terminalkapacitet, så att de största ekonomiska nackdelar som uppstår från dessa incitamentssystem fastställs på en nivå som ger väsentlig inverkan på de intäkter som riskeras, i enlighet med artikel 11.3 a i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Kommissionen anser att det reviderade incitamentssystemet bör leda till en största ekonomisk nackdel på minst 1 % av de fastställda kostnaderna.

#### **SLUTSATSER**

- (130) Mot bakgrund av ovanstående bör Belgien och Luxemburg vidta korrigerande åtgärder i den mening som avses i artikel 11.3 c tredje stycket i förordning (EG) nr 549/2004. Dessa korrigerande åtgärder bör göra det möjligt för Belgien och Luxemburg att uppnå överensstämmelse med de unionstäckande prestationsmålen för den tredje referensperioden, som på grundval av kommissionens bedömning i detta beslut motsvarar en minskning av de fastställda kostnaderna för undervägstjänster i Belgiens och Luxemburgs avgiftszon med 24,5 miljoner euro, uttryckt i reala termer i 2017 års priser.
- (131) Kommissionen noterar att Belgien har för avsikt att genomföra en översyn av efterlevnaden avseende skeyes och MUAC:s prestationsmål, i vilken Belgien har bjudit in kommissionens avdelningar att delta som observatörer. Kommissionen uppfattar att översynen av efterlevnaden kommer att stödja Belgiens utarbetande av ett utkast till slutlig prestationsplan, som bör inbegripa de korrigerande åtgärderna. Om denna översyn av efterlevnaden skulle ge nya bevis har kommissionen för avsikt att ta hänsyn till dessa nya bevis.
- (132) Vissa korrigerande åtgärder som Belgien och Luxemburg ska vidta i enlighet med detta beslut får kanske inte full effekt under den tredje referensperioden på grund av deras beskaffenhet. Belgien och Luxemburg bör dock fortfarande börja genomföra dem under den tredje referensperioden, på grundval av bindande åtaganden som ska fastställas som en del av deras utkast till slutliga prestationsplaner, även om dessa åtgärder leder till förbättringar av kostnadseffektiviteten under nästa referensperiod.
- (133) De korrigerande åtgärderna bör införas som en del av utkastet till slutliga prestationsplaner som ska lämnas in till kommissionen inom tre månader från den dag då detta beslut antas, i enlighet med artikel 15.6 i genomförandeförordning (EU) 2019/317. Dessa utkast till slutliga prestationsplaner bör antas individuellt, på nationell nivå, av Belgien och Luxemburg, med tanke på att fastställandet av prestationsmål på FABEC-nivå har upphört till följd av Frankrikes, Tysklands och Nederländernas tillbakadragande från det reviderade utkastet till FABEC:s prestationsplan, såsom förklaras i skäl 6.
- (134) Mot bakgrund av påpekandena i detta beslut bör Belgien och Luxemburg särskilt ta upp följande frågor på lämpligt sätt:
- a) Felaktig tillämpning av respektive rättsliga bestämmelser om trafikriskdelning, kostnadsriskdelning och incitamentssystem för MUAC (skälen 46 och 47).

- b) Begärd kontroll från de nationella tillsynsmyndigheternas sida av att de kostnader som debiteras under den andra referensperioden för inställda och försenade investeringar i anläggningstillgångar inte debiteras luftrumsanvändare dubbelt i händelse av att dessa investeringar förverkligas i ett senare skede (skälen 48 och 49).
  - c) Felaktiga finansieringsarrangemang för kostnader för tjänster som tillhandahålls i gränsöverskridande områden (skälen 56–62).
  - d) Felaktig fördelning av inflygningskostnaderna mellan flygtrafiktjänster på sträcka och i terminalavgiftszon för skeyes (skälen 63–67).
  - e) Brist på tillräckliga motiveringar för Belgiens överskjutande belopp avseende målet för kostnadseffektivitet för terminaltjänster (skälen 125, 126 och 127).
  - f) Felaktig nivå på de största ekonomiska nackdelarna i de incitamentssystem i Belgien och Luxemburg som stöder uppnåendet av målen för undervägskapacitet och terminalkapacitet (skälen 128 och 129).
- (135) Kommittén för det gemensamma luftrummet har inte yttrat sig. En genomförandeakt ansågs vara nödvändig och ordföranden lämnade utkastet till genomförandeakt till omprövningskommittén för ytterligare överläggningar. Omprövningskommittén har inte avgett något yttrande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

1. Belgien och Luxemburg ska inom tre månader från dagen för antagandet av detta beslut fastställa och meddela kommissionen korrigerande åtgärder som är utformade för att uppnå överensstämmelse mellan de nationella prestationsmålen för kostnadseffektivitet och de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet för den tredje referensperioden.
2. Belgien och Luxemburg ska börja tillämpa dessa korrigerande åtgärder avseende skeyes och Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) under den tredje referensperioden. Dessa åtgärder ska leda till en minskning av de fastställda kostnaderna för undervägstjänster i avgiftszonen Belgien–Luxemburg med ett belopp som leder till att de nationella prestationsmålen för kostnadseffektivitet överensstämmer med de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet. Detta belopp kommer mer exakt att fastställas av Belgien och Luxemburg på grundval av resultaten av den översyn av efterlevnaden som avses i skäl 131 i detta beslut och granskas av kommissionen som en del av dess bedömning enligt artikel 15.7 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317, med beaktande av de bevis som framkommit vid översynen av efterlevnaden. De korrigerande åtgärderna ska leda till minskade driftskostnader för både skeyes och MUAC.
3. Vid fastställandet av de korrigerande åtgärderna får Belgien och Luxemburg också beakta de föreslagna ytterligare åtgärder som anges i bilagan.
4. Belgien och Luxemburg ska inkludera information i sina respektive prestationsplaner som visar att skeyes och MUAC faktiskt kommer att genomföra de korrigerande åtgärderna.

#### Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien och Storhertigdömet Luxemburg.

Utfärdat i Bryssel den 16 juni 2023.

*På kommissionens vägnar*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Ledamot av kommissionen*

## BILAGA

**FÖRESLAGNA YTTERLIGARE ÅTGÄRDER**

Belgien och Luxemburg får vidta följande åtgärder för att lösa problem med bristande överensstämmelse mellan prestationsmålen för kostnadseffektivitet för avgiftszonen Belgien–Luxemburg och de unionstäckande prestationsmålen för kostnadseffektivitet:

1. Ändra DISPO-systemet för funktionell tillgänglighet som tillämpas i Belgien, i syfte att minska dess inverkan på kostnadsbasen för avgiftszonen Belgien–Luxemburg.
  2. Avstå från skeyes avkastning på eget kapital som planeras att tas ut som en del av kapitalkostnaden.
  3. Undantagsvis ersätta luftrumsanvändare genom att minska deras kostnader med eventuellt överskott från 2022 till följd av mekanismen för trafikriskdelning eller med skillnaden mellan de fastställda och faktiska kostnaderna.
-