



2024/350

22.1.2024

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/350 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 13ης Δεκεμβρίου 2023

σχετικά με τη συμμόρφωση των διορθωτικών μέτρων που υπέβαλε το Βέλγιο με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 8616]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (στο εξής: κανονισμός-πλαίσιο) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/317 της Επιτροπής, της 11ης Φεβρουαρίου 2019, σχετικά με την καθιέρωση μηχανισμού επιδόσεων και συστήματος χρέωσης τελών στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό και με την κατάργηση των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 390/2013 και (ΕΕ) αριθ. 391/2013 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 15 παράγραφος 7 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- (1) Μετά την αναλυτική εξέταση που αναφέρεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου δεν συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε επίπεδο Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (2) Συνεπώς, σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336 της Επιτροπής ⁽³⁾, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο κλήθηκαν να καθορίσουν και να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή διορθωτικά μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη συνοχής των οικείων εθνικών στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα επρόκειτο να εφαρμοστούν στο πλαίσιο των προσχεδίων των τελικών σχεδίων επιδόσεων που καταρτίστηκαν σε εθνικό επίπεδο από το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, αντίστοιχα.
- (3) Στις 16 Σεπτεμβρίου 2023 το Βέλγιο υπέβαλε στην Επιτροπή, προς αξιολόγηση, μια πρώτη έκδοση του οικείου προσχεδίου του τελικού σχεδίου επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων. Κατόπιν επαλήθευσης της πληρότητας, η Επιτροπή ζήτησε από το Βέλγιο να επικαιροποιήσει το οικείο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων, προκειμένου να το συμπληρώσει ως προς ορισμένα ελλείποντα στοιχεία και να διευθετήσει ορισμένες ελλείψεις που εντοπίστηκαν. Με την παρούσα απόφαση αξιολογείται η επικαιροποιημένη έκδοση του προσχεδίου του τελικού σχεδίου επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων (στο εξής: προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων), το οποίο υποβλήθηκε στην Επιτροπή από το Βέλγιο στις 7 Νοεμβρίου 2023.
- (4) Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων, ο οποίος επικουρεί την Επιτροπή στην εφαρμογή του συστήματος επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, υπέβαλε στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση του προσχεδίου του τελικού σχεδίου επιδόσεων, συμπεριλαμβανομένων διορθωτικών μέτρων, που υπέβαλε το Βέλγιο.

⁽¹⁾ ΕΕ L 96 της 31.3.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ ΕΕ L 56 της 25.2.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽³⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336 της Επιτροπής, της 16ης Ιουνίου 2023, σχετικά με τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν από το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο όσον αφορά ορισμένους στόχους επιδόσεων για την τρίτη περίοδο αναφοράς σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 166 της 30.6.2023, σ. 119, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj).

- (5) Το Βέλγιο συμφωνεί κατ' εξαίρεση να παραιτηθεί από τα δικαιώματά του που απορρέουν από το άρθρο 342 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1 (*), και δέχεται η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί στην αγγλική γλώσσα.

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Πεδίο εφαρμογής

- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 7 πρώτο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τα διορθωτικά μέτρα που καθορίζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων πρέπει να αξιολογηθούν προκειμένου να προσδιοριστεί αν επαρκούν για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα διορθωτικά μέτρα που προβλέπονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336 και συνεπώς να διασφαλιστεί η συνοχή των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς. Τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα έχουν καθοριστεί από κοινού από το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο για την κοινή ζώνη χρέωσης.
- (7) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι στόχοι επιδόσεων όσον αφορά την ασφάλεια, τη χωρητικότητα και το περιβάλλον που καθορίζονταν στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων παραμένουν αμετάβλητοι στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων. Η Επιτροπή δεν διατύπωσε ανησυχίες σχετικά με τους εν λόγω στόχους επιδόσεων στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336 της Επιτροπής. Συνεπώς, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι στόχοι επιδόσεων όσον αφορά την ασφάλεια, τη χωρητικότητα και το περιβάλλον συνάδουν με τους αντίστοιχους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης.

Διορθωτικά μέτρα με στόχο την επίτευξη συνοχής των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης, με την επιφύλαξη της αξιολόγησης της Επιτροπής

Διορθωτικά μέτρα

- (8) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνει, κατ' ουσίαν, τα ακόλουθα διορθωτικά μέτρα όσον αφορά τους σχετικούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, και συγκεκριμένα τη skeyes και το Κέντρο Ελέγχου Ανωτέρας Περιοχής του Μάαστριχτ (στο εξής: MUAC):
- α) επανεξέταση των βάσεων κόστους των skeyes και MUAC για τα έτη 2023 και 2024 (στο εξής: διορθωτικό μέτρο Α)·
 - β) επιστροφή στους χρήστες του εναέριου χώρου του πλεονάσματος από το ημερολογιακό έτος 2022 ως αποτέλεσμα της διαφοράς μεταξύ του καθορισμένου και του πραγματικού κόστους (στο εξής: διορθωτικό μέτρο Β)·
 - γ) επιστροφή στους χρήστες του εναέριου χώρου των ποσών που χρεώθηκαν κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς όσον αφορά αναβληθείσες ή ακυρωθείσες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού (στο εξής: διορθωτικό μέτρο Γ).
- (9) Στο πλαίσιο του προσχεδίου του τελικού σχεδίου επιδόσεων, το Βέλγιο ανέθεσε σε ανεξάρτητο σύμβουλο να διενεργήσει, κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2023, επανεξέταση της συμμόρφωσης της skeyes και του MUAC (στο εξής: επανεξέταση της συμμόρφωσης των skeyes και MUAC) όσον αφορά τα πορίσματα της Επιτροπής στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336. Στις 3 Οκτωβρίου 2023 το Βέλγιο κοινοποίησε στις υπηρεσίες της Επιτροπής την τελική έκθεση σχετικά με την επανεξέταση της συμμόρφωσης. Το Βέλγιο εξηγεί ότι τα αποτελέσματα της επανεξέτασης της συμμόρφωσης ελήφθησαν υπόψη για τον καθορισμό των διορθωτικών μέτρων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων.

Διορθωτικό μέτρο Α

- (10) Το διορθωτικό μέτρο Α συνίσταται σε μείωση σε πραγματικούς όρους του καθορισμένου κόστους της skeyes και του MUAC για τα έτη 2023 και 2024. Το εν λόγω διορθωτικό μέτρο προβλέπεται να οδηγήσει σε συνολική μείωση του κόστους για το έτος 2023 κατά 12,9 εκατ. EUR, εκφραζόμενη σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017 (στο εξής: EUR 2017), και σε συνολική μείωση του κόστους για το έτος 2024 κατά 9,1 εκατ. EUR, εκφραζόμενη σε EUR 2017.
- (11) Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η επίπτωση του διορθωτικού μέτρου Α στο καθορισμένο κόστος, όπως αναλύεται μεταξύ skeyes και MUAC.

(*) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385/58, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj)).

Διορθωτικό μέτρο A	Αντίκτυπος στο καθορισμένο κόστος του 2023, εκφραζόμενος σε EUR 2017	Αντίκτυπος στο καθορισμένο κόστος του 2024, εκφραζόμενος σε EUR 2017
skeyes	- 4,6 εκατ. EUR	- 4,0 εκατ. EUR
MUAC	- 8,2 εκατ. EUR	- 5,0 εκατ. EUR
Σύνολο	- 12,9 εκατ. EUR	- 9,1 εκατ. EUR

- (12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το διορθωτικό μέτρο A συμβάλλει στη συνολική μείωση της βάσης κόστους για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου το 2023 και το 2024 και έχει συγκεκριμένα ως αποτέλεσμα τη μείωση των λειτουργικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών προσωπικού και άλλων λειτουργικών δαπανών, τόσο της skeyes όσο και του MUAC, όπως απαιτείται από το άρθρο 1 παράγραφος 2 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2023/1336.

Διορθωτικό μέτρο B

- (13) Το διορθωτικό μέτρο B αφορά την επιστροφή στους χρήστες του εναέριου χώρου του πλεονάσματος από το ημερολογιακό έτος 2022 ως αποτέλεσμα της διαφοράς μεταξύ του καθορισμένου και του πραγματικού κόστους. Στο πλεόνασμα αυτό περιλαμβάνεται ειδικότερα το υπόλοιπο του καθορισμένου έναντι του πραγματικού κόστους που συνδέεται με τις δαπάνες προσωπικού και με λοιπές λειτουργικές δαπάνες της skeyes και του MUAC για το 2022. Οι διαφορές ως προς το κόστος για το 2022 που σχετίζονται με το κόστος απόσβεσης και το κόστος κεφαλαίου εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του διορθωτικού μέτρου B, δεδομένου ότι οι εν λόγω διαφορές υπόκεινται στους κανόνες καταμερισμού του κινδύνου κόστους που ορίζονται στο άρθρο 28 παράγραφος 3 στοιχείο α) και στο άρθρο 28 παράγραφος 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (14) Το διορθωτικό μέτρο B προβλέπεται να παραγάγει αποτελέσματα μέσω εφάπαξ μείωσης του κόστους κατά 7,7 εκατ. EUR σε EUR 2017 για το έτος 2024, όπως αναλύεται στον παρακάτω πίνακα μεταξύ skeyes και MUAC.

Διορθωτικό μέτρο B	Αντίκτυπος στο καθορισμένο κόστος του 2024, εκφραζόμενος σε EUR 2017
skeyes	- 0,1 εκατ. EUR
MUAC	- 7,6 εκατ. EUR
Σύνολο	- 7,7 εκατ. EUR

- (15) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το διορθωτικό μέτρο B συμβάλλει στη συνολική μείωση του καθορισμένου κόστους της skeyes και του MUAC για το 2024, όπως απαιτείται από το άρθρο 1 παράγραφος 2 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2023/1336.

Διορθωτικό μέτρο Γ

- (16) Το διορθωτικό μέτρο Γ αφορά την επιστροφή στους χρήστες του εναέριου χώρου δαπανών κεφαλαίου που δεν πραγματοποιήθηκαν κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς σχετικά με αναβληθείσες ή ακυρωθείσες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού.
- (17) Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατά τη διάρκεια της δεύτερης περιόδου αναφοράς, τόσο η skeyes όσο και το MUAC ανέβαλαν ή ακύρωσαν αρκετές προγραμματισμένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού, οι οποίες αποτελούσαν μέρος του σχεδίου επιδόσεων της δεύτερης περιόδου αναφοράς. Μέρος του κόστους για τις εν λόγω επενδύσεις χρεώθηκε στους χρήστες του εναέριου χώρου στο πλαίσιο της βάσης κόστους για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς, παρότι οι εν λόγω επενδύσεις δεν πραγματοποιήθηκαν και, ως εκ τούτου, δεν παρείχαν τα αναμενόμενα λειτουργικά οφέλη. Επομένως, σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, η Επιτροπή ζήτησε από τις εθνικές εποπτικές αρχές του Βελγίου και του Λουξεμβούργου να επαληθεύσουν ότι το κόστος που χρεώθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς για τις ακυρωθείσες και καθυστερημένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού δεν χρεώθηκε διπλά στους χρήστες του εναέριου χώρου σε περίπτωση που οι εν λόγω επενδύσεις υλοποιήθηκαν σε μεταγενέστερο στάδιο.

(18) Το Βέλγιο αναφέρει στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων ότι, κατά την επανεξέταση της συμμόρφωσης των skeyes και MUAC, διαπιστώθηκε ότι ορισμένα ποσά που περιλαμβάνονται στις βάσεις κόστους της τρίτης περιόδου αναφοράς πρέπει πράγματι να επιστραφούν στους χρήστες, προκειμένου να αποφευχθεί η διπλή χρέωση για επενδύσεις που ακυρώθηκαν ή αναβλήθηκαν κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς. Γι' αυτόν τον σκοπό, για το έτος 2024 πρέπει να εφαρμοστεί εφάπαξ μείωση κόστους ύψους 6,1 εκατ. EUR, εκφραζόμενη σε EUR 2017, κατανεμημένη μεταξύ skeyes και MUAC σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

Διορθωτικό μέτρο Γ	Αντίκτυπος στο καθορισμένο κόστος του 2024, εκφραζόμενος σε EUR 2017
skeyes	- 4,4 εκατ. EUR
MUAC	- 1,6 εκατ. EUR
Σύνολο	- 6,1 εκατ. EUR

- (19) Όσον αφορά τη skeyes, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το διορθωτικό μέτρο Γ οδηγεί μόνο σε μερική επιστροφή του μη δαπανηθέντος κόστους που χρεώθηκε στους χρήστες κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς για τις ακυρωθείσες και καθυστερημένες επενδύσεις σε πάγια στοιχεία ενεργητικού. Σύμφωνα με την ανάλυση που διενήργησε ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων και παρατίθεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, η skeyes χρέωσε συνολικό ποσό 7,8 εκατ. EUR κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς για επενδύσεις που δεν υλοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου αναφοράς.
- (20) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το διορθωτικό μέτρο Γ συμβάλλει στη συνολική μείωση του καθορισμένου κόστους της skeyes και του MUAC για το 2024, όπως απαιτείται από το άρθρο 1 παράγραφος 2 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2023/1336.

Αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας

- (21) Ο ακόλουθος πίνακας καθορίζει τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου, οι οποίοι περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, καθώς και τους αντίστοιχους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων που περιέχονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων.

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020 - 2021	2022	2023	2024
Στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που περιέχονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	81,78EUR	83,26EUR	189,52EUR	104,47EUR	94,18EUR	89,87EUR
Αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που περιέχονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας (σε πραγματικούς όρους σε τιμές 2017)	81,78EUR	83,26EUR	189,52EUR	104,47EUR	90,34EUR	80,26EUR

- (22) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το Βέλγιο αναθεώρησε προς τα κάτω τους οικείους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για το 2023 και το 2024 στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων. Η εν λόγω αναθεώρηση προς τα κάτω αντιπροσωπεύει κατά προσέγγιση μείωση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά 4,1 % για το 2023 και κατά 10,7 % για το 2024. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι βασικές τιμές για το 2014 και το 2019 παραμένουν αμετάβλητες στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων σε σύγκριση με το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων.
- (23) Η πρόβλεψη κυκλοφορίας στην οποία βασίζονται οι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου επικαιροποιήθηκε στο πλαίσιο του προσχεδίου του τελικού σχεδίου επιδόσεων και συνάδει με τη βασική πρόβλεψη κυκλοφορίας της STATFOR του Eurocontrol του Μαρτίου 2023. Ο ακόλουθος πίνακας παρουσιάζει τις παραδοχές για την κυκλοφορία, οι οποίες αναθεωρήθηκαν προς τα κάτω για το 2023 (με αρνητική επίδραση στο καθορισμένο κόστος μονάδας) και αναθεωρήθηκαν προς τα πάνω για το 2024 (με θετική επίδραση στο καθορισμένο κόστος μονάδας).

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	2023	2024
Πρόβλεψη κυκλοφορίας που περιλαμβάνεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	2 445	2 542
Επικαιροποιημένη πρόβλεψη κυκλοφορίας που περιέχεται στα προσχέδια των τελικών σχεδίων επιδόσεων, εκφραζόμενη σε χιλιάδες μονάδες εξυπηρέτησης κατά τη διαδρομή	2 404	2 560
Διαφορά	- 1,7 %	+ 0,7 %

Καθορισμένο κόστος για τα ημερολογιακά έτη 2023 και 2024

- (24) Το αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε πραγματικούς όρους, εκφραζόμενο σε EUR 2017, για τα ημερολογιακά έτη 2023 και 2024, που προκύπτει από την εφαρμογή των διορθωτικών μέτρων που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 8 έως 19 και από άλλες προσαρμογές που εφαρμόστηκαν στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων, αναφέρεται στον ακόλουθο πίνακα:

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	2023	2024
Καθορισμένο κόστος σε EUR 2017, όπως ορίζεται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων	230,2 εκατ. EUR	228,5 εκατ. EUR
Αναθεωρημένο καθορισμένο κόστος σε EUR 2017, όπως ορίζεται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων	217,2 εκατ. EUR	205,5 εκατ. EUR
Διαφορά εκφραζόμενη σε EUR 2017 και σε ποσοστό	- 13,1 εκατ. EUR - 5,7 %	- 23,0 εκατ. EUR - 10,1 %

- (25) Σε σύγκριση με το αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, η συνδυασμένη επίδραση που έχουν στη βάση κόστους της ζώνης χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου τα διορθωτικά μέτρα που καθορίζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων ανέρχεται σε - 12,8 εκατ. EUR για το έτος 2023, εκφραζόμενη σε EUR 2017, και σε - 22,7 εκατ. EUR για το έτος 2024, εκφραζόμενη σε EUR 2017. Οι περαιτέρω μειώσεις του εναπομείναντος κόστους κατά 0,3 εκατ. EUR για το 2023, εκφραζόμενες σε EUR 2017, και κατά 0,2 εκατ. EUR για το 2024, εκφραζόμενες σε EUR 2017, προκύπτουν από τις προσαρμογές που πραγματοποιήθηκαν όσον αφορά τις βάσεις κόστους της Διοίκησης Αεροναυτιλίας του Λουξεμβούργου και των εθνικών εποπτικών αρχών του Βελγίου και του Λουξεμβούργου, αντίστοιχα.
- (26) Σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το καθορισμένο κόστος που ορίστηκε σε σχέση με τη Διοίκηση Αεροναυτιλίας του Λουξεμβούργου και τις εθνικές εποπτικές αρχές του Βελγίου και του Λουξεμβούργου δεν εγείρει ανησυχίες. Τα σχετικά πορίσματα που παρατίθενται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336 εξακολουθούν να ισχύουν, δεδομένου ότι δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τις εν λόγω συνιστώσες κόστους.

Αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων

Αξιολόγηση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων με βάση τα κριτήρια αξιολόγησης που καθορίζονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317

- (27) Η Επιτροπή αξιολόγησε τη συνοχή των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας που καθορίζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1.4 στοιχεία α), β) και γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.
- (28) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο α) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς (– 0,9 %) υπερβαίνει την τάση σε κλίμακα Ένωσης (+ 1,0 %) για την ίδια περίοδο.
- (29) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή σε επίπεδο ζώνης χρέωσης για τη δεύτερη και την τρίτη περίοδο αναφοράς (– 0,2 %) υπολείπεται της μακροπρόθεσμης τάσης σε κλίμακα Ένωσης (– 1,3 %) για την ίδια περίοδο.
- (30) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η βασική τιμή του καθορισμένου κόστους μονάδας της ζώνης χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου, η οποία εκφράζεται σε EUR 2017, ανέρχεται σε 83,26 EUR και είναι κατά 13,2 % υψηλότερη από τη μέση βασική τιμή των 73,53 EUR, εκφραζόμενη σε EUR 2017, της σχετικής ομάδας σύγκρισης.

Αξιολόγηση των μέτρων που σχετίζονται με τη χωρητικότητα τα οποία επικαλέστηκε το Βέλγιο για να δικαιολογήσει τις παρατηρηθείσες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης

- (31) Είναι αναγκαίο να εξεταστεί αν οι αποκλίσεις από τα κριτήρια που καθορίζονται στο σημείο 1.4 στοιχείο β) και στοιχείο γ) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 29 και 30, μπορούν να θεωρηθούν αναγκαίες και αναλογικές σύμφωνα με το σημείο 1.4 στοιχείο δ) του εν λόγω παραρτήματος, υπό την προϋπόθεση ότι η παρατηρηθείσα απόκλιση από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης οφείλεται αποκλειστικά στο πρόσθετο καθορισμένο κόστος που σχετίζεται με τα μέτρα που είναι αναγκαία για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας.
- (32) Έχοντας υπόψη τους υπολογισμούς του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εκτιμώμενη διαφορά μεταξύ του καθορισμένου κόστους για την τρίτη περίοδο αναφοράς που παρατίθεται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου για το έτος 2024 και του καθορισμένου κόστους που θα απαιτηθεί για την εκπλήρωση της μακροπρόθεσμης τάσης του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης ανέρχεται περίπου σε 19,4 εκατ. EUR, εκφραζόμενη σε EUR 2017.
- (33) Όσον αφορά το κριτήριο αξιολόγησης που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ι) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνει επτά μέτρα για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας (στο εξής: μέτρα σχετικά με τη χωρητικότητα), τα οποία το Βέλγιο θεωρεί αναγκαία για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας και τα οποία, σύμφωνα με το Βέλγιο, δικαιολογούν τις αποκλίσεις των τοπικών στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας από τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης. Από τα εν λόγω μέτρα, τα δύο που σχετίζονται με τη χωρητικότητα (στο εξής: μέτρα 1 και 2) αφορούν τη *skeyes* και τα πέντε που σχετίζονται με τη χωρητικότητα (στο εξής: μέτρα 3 έως 7) αφορούν το MUAC. Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη τα εν λόγω μέτρα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα, όπως περιλαμβάνονται στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, στο πλαίσιο της αναλυτικής εξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1. Τα σχετικά πορίσματα παρατίθενται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336.
- (34) Τα μέτρα 3 έως 7 παραμένουν αμετάβλητα στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων και συνεπώς παραμένουν σε ισχύ τα πορίσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της αναλυτικής εξέτασης όσον αφορά τα εν λόγω μέτρα. Κατά συνέπεια, τα μέτρα 3 έως 7 θεωρούνται αναγκαία και αναλογικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας, με βάση τα λεπτομερή πορίσματα που παρουσιάστηκαν στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336. Από την άλλη πλευρά, το Βέλγιο έχει τροποποιήσει τα μέτρα 1 και 2 στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων και συνεπώς τα εν λόγω μέτρα έπρεπε να επαναξιολογηθούν.

Αξιολόγηση του τροποποιημένου μέτρου 1

- (35) Το μέτρο 1 περιλαμβάνει την πρόσληψη και την εκπαίδευση ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας από τη *skeyes*, προκειμένου να διατηρηθούν επαρκή επίπεδα στελέχωσης με ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας κατά την τρίτη και την τέταρτη περίοδο αναφοράς.
- (36) Η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα, στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, ότι το μέτρο 1 είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Ωστόσο, η Επιτροπή έκρινε ότι το Βέλγιο δεν είχε αιτιολογήσει, στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, το σύνολο των δαπανών με τις οποίες ισχυρίζεται ότι επιβαρύνθηκε σε σχέση με το μέτρο 1. Συνεπώς, ένα μέρος των δαπανών του μέτρου 1 κρίθηκε αδικαιολόγητο υπό το πρίσμα της επίτευξης των στόχων χωρητικότητας, δεδομένου ότι το Βέλγιο δεν είχε τεκμηριώσει τις εν λόγω δαπάνες κατά τη διάρκεια της αναλυτικής εξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον προβαλλόμενο αντίκτυπο του πληθωρισμού στο κόστος.
- (37) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο έχει υποβάλει εκτιμήσεις αυξημένου κόστους για το μέτρο 1 για το 2023 και το 2024 στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων. Το Βέλγιο εξηγεί ότι αυτό οφείλεται σε πρόσθετα ποσά που σχετίζονται με τις δαπάνες προσωπικού με τις οποίες επιβαρύνθηκε η *skeyes* για την αμοιβή των εκπαιδευόμενων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας για υπηρεσίες κατά τη διαδρομή. Το Βέλγιο δηλώνει ότι οι εν λόγω δαπάνες είχαν παραλειφθεί εκ παραδρομής από το κόστος του μέτρου 1 στα προηγούμενα προσχέδια των σχεδίων επιδόσεων που είχε υποβάλει για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (38) Με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων, οι πρόσθετες δαπάνες προσωπικού που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 37 συνδέονται άμεσα με τα μέτρα ενίσχυσης της χωρητικότητας που λαμβάνονται σύμφωνα με το μέτρο 1 και τα οποία, όπως έχει ήδη διαπιστωθεί από την Επιτροπή στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, είναι σημαντικά για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο. Επιπλέον, οι εν λόγω πρόσθετες δαπάνες προσωπικού θα πρέπει να θεωρούνται αναλογικές εφόσον συνεκτιμηθεί ο στόχος της διασφάλισης της ασφαλούς και συνεχούς παροχής της απαιτούμενης χωρητικότητας ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας από τη *skeyes* κατά την τρίτη περίοδο αναφοράς. Συνεπώς, είναι σκόπιμο, όσον αφορά το μέτρο 1, να συμπεριληφθούν οι εν λόγω δαπάνες προσωπικού στον υπολογισμό των δαπανών που κρίνονται αναγκαίες και αναλογικές για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας.
- (39) Όσον αφορά όλες τις άλλες πτυχές του μέτρου 1, επιβεβαιώνονται τα συμπεράσματα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2023/1336, δεδομένου ότι το προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων δεν περιλαμβάνει επιχειρήματα ή αποδεικτικά στοιχεία που θα απαιτούσαν επανεξέταση της ανάλυσης της Επιτροπής.

Αξιολόγηση του τροποποιημένου μέτρου 2

- (40) Το μέτρο 2 αφορά τον εκσυγχρονισμό από τη *skeyes* του οικείου συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (στο εξής: ATM) με σκοπό να υποστηριχθεί η ενοποίηση των πολιτικών και στρατιωτικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας και να βελτιωθούν η χωρητικότητα και η επιχειρησιακή αποδοτικότητα.
- (41) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, η Επιτροπή παρατήρησε ότι το μέτρο 2 περιλάμβανε δύο στοιχεία και συγκεκριμένα την αναβάθμιση στο μέσο της διάρκειας ζωής του υφιστάμενου συστήματος ATM της *skeyes* και την αντικατάσταση, μακροπρόθεσμα, του εν λόγω υφιστάμενου συστήματος ATM με ένα ενιαίο, ολοκληρωμένο και εναρμονισμένο σύστημα διαχείρισης του εναέριου χώρου που θα αναπτυχθεί με το MUAC και τις βελγικές ένοπλες δυνάμεις στο πλαίσιο του έργου «Shared Air Traffic Services System 3» (Κοινό Σύστημα Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας 3) (στο εξής: έργο SAS 3). Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε, υπό το πρίσμα αξιόπιστων πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες εκείνη την περίοδο, ότι υπήρχαν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την πραγματική υλοποίηση του έργου SAS 3. Επιπλέον, η Επιτροπή εξείρεσε ορισμένες δαπάνες που παρουσιάστηκαν στο πλαίσιο του μέτρου 2 από το πρόσθετο κόστος που κρίθηκε αναγκαίο και αναλογικό όσον αφορά την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας και συνεπώς δικαιολόγησε την απόκλιση από τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.
- (42) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο έχει τροποποιήσει το μέτρο 2 στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τόσο το περιεχόμενο όσο και το κόστος του. Από τη μία πλευρά, το Βέλγιο επιβεβαιώνει ότι η προγραμματισμένη αναβάθμιση στο μέσο της διάρκειας ζωής του συστήματος ATM αναμένεται να υλοποιηθεί την περίοδο 2023-2024 ως μεταβατικό μέτρο πριν από την ανάπτυξη ενός νέου συστήματος ATM που αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία στο τέλος της τέταρτης περιόδου αναφοράς. Από την άλλη πλευρά, το Βέλγιο αναγνωρίζει ότι το έργο SAS 3, στόχος του οποίου ήταν η ανάπτυξη του νέου συστήματος ATM, έχει ανασταλεί διότι «οι κίνδυνοι του έργου όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής, τον προγραμματισμό και το αντικείμενο ήταν υπερβολικά υψηλοί για τη *skeyes*». Κατά δήλωση του Βελγίου, «η *skeyes* βρίσκεται επί του παρόντος σε συζήτηση με τις βελγικές ένοπλες δυνάμεις προκειμένου να καθοριστεί ο καλύτερος τρόπος για τον εκσυγχρονισμό του συστήματος που πρόκειται να τεθεί σε λειτουργία το 2028». Ωστόσο, το Βέλγιο δεν παρουσιάζει επιλογές στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων με σκοπό είτε την αντικατάσταση είτε την τροποποίηση του έργου SAS 3.

- (43) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων έχουν τροποποιηθεί οι δαπάνες που συνδέονται με το μέτρο 2 για το 2023 και το 2024. Το εν λόγω κόστος έχει επανεκτιμηθεί προς τα κάτω υπό το πρίσμα της πλέον πρόσφατης κατάστασης των προγραμματισμένων επενδύσεων στο σύστημα ATM.
- (44) Με βάση την ανάλυση των επικαιροποιημένων πληροφοριών και επιχειρημάτων που υπέβαλε το Βέλγιο, η Επιτροπή επιβεβαιώνει, όσον αφορά το μέτρο 2, τα συμπεράσματα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2023/1336. Είναι σαφές ότι η συμπερίληψη τυχόν δαπανών που αφορούν το μελλοντικό νέο σύστημα ATM, είτε βάσει του έργου SAS 3 είτε βάσει εναλλακτικής τεχνικής λύσης που θα επιλεγεί από τη skeyes, θα ήταν πρόωρη, δεδομένου ότι η σχετική επενδυτική απόφαση δεν έχει ληφθεί και η επένδυση δεν έχει προγραμματιστεί νωρίτερα από το τέλος της τέταρτης περιόδου αναφοράς. Επιπλέον, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την παρατήρησή της ότι μόνο το κόστος απόσβεσης και το κόστος κεφαλαίου που προκύπτει άμεσα για επενδύσεις στην αναβάθμιση ή στην αντικατάσταση ενός συστήματος ATM πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για να αιτιολογούνται οι αποκλίσεις από τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης.
- (45) Συνεπώς, όσον αφορά το πρόσθετο κόστος που κρίνεται αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας, το κόστος που πρέπει να ληφθεί υπόψη όσον αφορά το μέτρο 2 είναι αυτό που συνδέεται με το κόστος απόσβεσης και το κόστος κεφαλαίου που πραγματοποιείται για την αναβάθμιση στο μέσο της διάρκειας ζωής του συστήματος ATM της skeyes, όπως προσδιορίζεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336.

Συμπεράσματα για τα μέτρα σχετικά με τη χωρητικότητα που επικαλέστηκαν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο για να δικαιολογήσουν τις παρατηρηθείσες αποκλίσεις από τις τάσεις οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης

- (46) Όσον αφορά το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση ι) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 31 έως 45, ότι το κόστος που παρουσιάζεται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων για τα μέτρα 1 και 2 είναι εν μέρει αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας, ενώ όσον αφορά τα μέτρα 3 έως 7 το κόστος που παρουσιάζεται είναι απολύτως αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (47) Λαμβανομένης υπόψη της ανάλυσης του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων, στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται ο υπολογιζόμενος χρηματικός αντίκτυπος των μέτρων που σχετίζονται με τη χωρητικότητα στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου όσον αφορά το σχετικό έτος, δηλαδή το 2024:

Μέτρα σχετικά με τη χωρητικότητα που παρουσιάζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων	Χρηματικός αντίκτυπος στην τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου, εκφραζόμενη σε EUR 2017, λαμβανομένου υπόψη του κόστους που κρίνεται από την Επιτροπή αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας ⁽¹⁾
Μέτρο 1	8,2 εκατ. EUR ⁽²⁾
Μέτρο 2	0,3 εκατ. EUR ⁽³⁾
Μέτρο 3	4,3 εκατ. EUR
Μέτρο 4	0,3 εκατ. EUR
Μέτρο 5	4,7 εκατ. EUR
Μέτρο 6	1,4 εκατ. EUR
Μέτρο 7	0,3 εκατ. EUR
Σύνολο	19,5 εκατ. EUR

(1) Υπολογισμοί με βάση τον επικαιροποιημένο δείκτη πληθωρισμού που χρησιμοποιείται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων.

(2) Αναθεωρημένο ποσό που αντικατοπτρίζει το μερίδιο του κόστους του μέτρου 1 το οποίο κρίθηκε από την Επιτροπή αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 47 και 48.

(3) Ποσό που αντικατοπτρίζει το μερίδιο του κόστους του μέτρου 2 το οποίο κρίθηκε από την Επιτροπή αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των στόχων επιδόσεων χωρητικότητας σε τοπικό επίπεδο, σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 54. Το ποσό αυτό δεν έχει μεταβληθεί αφότου καθορίστηκαν τα διορθωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν από το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, όπως ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336.

- (48) Τα μέτρα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα τα οποία αναφέρονται στον πίνακα στην αιτιολογική σκέψη 52 αντιπροσώπευαν συνολική υπέρβαση κατά 19,5 εκατ. EUR, εκφραζόμενη σε EUR 2017, σε σχέση με τη βάση κόστους του 2024. Κατά συνέπεια, η παρατηρηθείσα απόκλιση των 19,4 εκατ. EUR, εκφραζόμενη σε EUR 2017, από τη μακροπρόθεσμη τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας σε κλίμακα Ένωσης, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 32, θα πρέπει να θεωρηθεί απολύτως δικαιολογημένη από το πρόσθετο καθορισμένο κόστος που συνδέεται με τα μέτρα που σχετίζονται με τη χωρητικότητα και παρουσιάζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων.
- (49) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το κριτήριο που προβλέπεται στο σημείο 1.4 στοιχείο δ) περίπτωση i) του παραρτήματος IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317 πληρούται.

Συμπέρασμα σχετικά με την αξιολόγηση των διορθωτικών μέτρων που αποσκοπούν στην επίτευξη συνοχής των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας με τους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας σε κλίμακα Ένωσης

- (50) Με βάση τα πορίσματα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 6 έως 49, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα διορθωτικά μέτρα που καθορίζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του καθορισμένου κόστους για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου. Αυτό οδηγεί στους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας, οι οποίοι θα πρέπει να θεωρηθούν συνεπείς με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.

Επανεξέταση των αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες αεροναυτιλίας

- (51) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, η Επιτροπή εξέφρασε ανησυχίες σχετικά με τους στόχους αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες, τους οποίους πρότεινε το Βέλγιο στο αναθεωρημένο προσχέδιο του σχεδίου επιδόσεων, και θεώρησε ότι το Βέλγιο έπρεπε να αιτιολογήσει περαιτέρω τους εν λόγω στόχους ή να τους αναθεωρήσει προς τα κάτω.
- (52) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων περιλαμβάνει βελτιωμένους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες για το Βέλγιο όσον αφορά τα ημερολογιακά έτη 2023 και 2024, συμπεριλαμβανομένης μείωσης του καθορισμένου κόστους κατά 1,8 εκατ. EUR, εκφραζόμενου σε EUR 2017 για το 2023, και κατά 1,4 εκατ. EUR, εκφραζόμενου σε EUR 2017 για το 2024. Ωστόσο, η τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες του Βελγίου για την τρίτη περίοδο αναφοράς (+ 3,1 %) παραμένει υψηλότερη σε σχέση με την τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας κατά τη διαδρομή για την τρίτη περίοδο αναφοράς (- 0,9 %), ενώ παραμένει υψηλότερη από την πραγματική τάση του καθορισμένου κόστους μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες (+ 0,5 %) που παρατηρήθηκε κατά τη δεύτερη περίοδο αναφοράς. Επιπλέον, το καθορισμένο κόστος μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες παραμένει υψηλότερο κατά σημαντικό περιθώριο που εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 52,8 % σε σύγκριση με το διάμεσο καθορισμένο κόστος μονάδας για τις τερματικές υπηρεσίες της σχετικής ομάδας σύγκρισης αερολιμένων. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το Βέλγιο δεν έχει υποβάλει περαιτέρω αιτιολόγηση στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά το επίπεδο των στόχων επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες.
- (53) Βάσει των πορισμάτων που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 52, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τις τερματικές υπηρεσίες που προτείνει το Βέλγιο εξακολουθούν να εγείρουν ανησυχίες. Συνεπώς, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την άποψή της, όπως διατυπώθηκε στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, ότι το Βέλγιο θα πρέπει να αναθεωρήσει προς τα κάτω τους εν λόγω στόχους ή να παράσχει επαρκή αιτιολόγηση γι' αυτούς. Το Βέλγιο θα πρέπει να εξετάσει την εν λόγω παρατήρηση ενόψει της έγκρισης του τελικού του σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317.

Επανεξέταση των καθεστώτων παροχής κινήτρων που αναφέρονται στο άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317

- (54) Στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το Βέλγιο πρέπει να αναθεωρήσει τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών κατά τρόπο ώστε το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο έχει, παρ' όλα αυτά, διατηρήσει αμετάβλητα τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων.
- (55) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα καθεστώτα παροχής κινήτρων για τη χωρητικότητα στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών που καθορίστηκαν από το Βέλγιο στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων εξακολουθούν να εγείρουν ανησυχίες. Συνεπώς, η Επιτροπή επαναλαμβάνει την άποψή της ότι το Βέλγιο θα πρέπει να αναθεωρήσει, σε σχέση με την έγκριση του οικείου τελικού σχεδίου επιδόσεων σύμφωνα με το άρθρο 16 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317, τα οικεία καθεστώτα παροχής κινήτρων για την επίτευξη των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, ώστε το μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα που απορρέει από αυτά τα καθεστώτα παροχής κινήτρων να καθοριστεί σε επίπεδο που έχει ουσιαστικό αντίκτυπο στα εν κινδύνω έσοδα, όπως απαιτείται ρητά από το άρθρο 11 παράγραφος 3 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/317. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η εν λόγω αναθεώρηση θα πρέπει να οδηγήσει σε μέγιστο οικονομικό μειονέκτημα ίσο με ή μεγαλύτερο από το 1 % του ετήσιου καθορισμένου κόστους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (56) Θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι τα διορθωτικά μέτρα που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων όσον αφορά τους αναθεωρημένους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για τη ζώνη χρέωσης Βελγίου-Λουξεμβούργου συμμορφώνονται με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336. Μετά τα εν λόγω διορθωτικά μέτρα, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι οι αναθεωρημένοι στόχοι επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς.
- (57) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το Βέλγιο, παρ' όλα αυτά, δεν εξέτασε, σε σχέση με το προσχέδιο του οικείου τελικού σχεδίου επιδόσεων, τα ακόλουθα ζητήματα σχετικά με τα πορίσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της αναλυτικής εξέτασης που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 1 και παρουσιάζεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336:
- α) την εσφαλμένη εφαρμογή των αντίστοιχων νομικών διατάξεων που διέπουν τον καταμερισμό του κινδύνου κυκλοφορίας, τον καταμερισμό του κινδύνου κόστους και τα καθεστώτα παροχής κινήτρων όσον αφορά το MUAC·
 - β) τις εσφαλμένες συμφωνίες χρηματοδότησης για τις δαπάνες που πραγματοποιούνται για υπηρεσίες που παρέχονται από τη *skeyes* και το MUAC σε διασυνοριακές περιοχές·
 - γ) την εσφαλμένη κατανομή του κόστους προσέγγισης μεταξύ των υπηρεσιών αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών αεροναυτιλίας όσον αφορά τη *skeyes*·
 - δ) το εσφαλμένο επίπεδο των μέγιστων οικονομικών μειονεκτημάτων στα καθεστώτα παροχής κινήτρων του Βελγίου για τη στήριξη της επίτευξης των στόχων χωρητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών κατά τη διαδρομή και των τερματικών υπηρεσιών, που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 54 και 55.
- (58) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το Βέλγιο θα πρέπει να εξετάσει, χωρίς καθυστέρηση, τα πορίσματα που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 57. Το συμπέρασμα αυτό δεν επηρεάζει τυχόν διαδικασίες επί παραβάσει τις οποίες μπορεί να κινηθεί η Επιτροπή σε σχέση με τα εν λόγω πορίσματα,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα διορθωτικά μέτρα που καθορίζονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε το Βέλγιο στην Επιτροπή στις 7 Νοεμβρίου 2023, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, όσον αφορά τους οικείους στόχους επιδόσεων οικονομικής αποδοτικότητας για την τρίτη περίοδο αναφοράς, συμμορφώνονται με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1336.

Οι στόχοι επιδόσεων που περιλαμβάνονται στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων που υπέβαλε το Βέλγιο στις 7 Νοεμβρίου 2023, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, και παρατίθενται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης, συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς, όπως ορίζονται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής⁽³⁾.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 13 Δεκεμβρίου 2023.

Για την Επιτροπή
Adina-Ioana VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

⁽³⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2021/891 της Επιτροπής, της 2ας Ιουνίου 2021, σχετικά με τον καθορισμό αναθεωρημένων στόχων επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για το δίκτυο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας για την τρίτη περίοδο αναφοράς (2020-2024) και την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/903 (ΕΕ L 195 της 3.6.2021, σ. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στόχοι επιδόσεων περιλαμβανόμενοι στο προσχέδιο του τελικού σχεδίου επιδόσεων που υποβλήθηκε από το Βέλγιο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004, οι οποίοι κρίθηκε ότι συνάδουν με τους στόχους επιδόσεων σε κλίμακα Ένωσης για την τρίτη περίοδο αναφοράς

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας

Βέλγιο	Στόχοι για την αποτελεσματικότητα της διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων, εκφραζόμενοι ως επίπεδο υλοποίησης, οι οποίοι κυμαίνονται από τα επίπεδα Α έως Δ του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA).		
Ενδιαφερόμενος πάροχος υπηρεσιών αεροναυτιλίας	Στόχος διαχείρισης της ασφάλειας πτήσεων	2023	2024
skeyes	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
MUAC	Πολιτική και στόχοι ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
	Διαχείριση της διακινδύνευσης στην ασφάλεια πτήσεων	Δ	Δ
	Διασφάλιση της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
	Προαγωγή της ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ
	Καλλιέργεια ασφάλειας πτήσεων	Γ	Γ

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή

Βέλγιο	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων του περιβάλλοντος, εκφραζόμενοι ως μέση αποδοτικότητα της πραγματικής τροχιάς στο οριζόντιο τμήμα της πτήσης κατά τη διαδρομή	3,00 %	3,00 %

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Μέση καθυστέρηση ATFM κατά τη διαδρομή σε λεπτά ανά πτήση

Βέλγιο	2023	2024
Στόχοι στο κύριο πεδίο επιδόσεων της χωρητικότητας, εκφραζόμενοι σε λεπτά καθυστέρησης ATFM ανά πτήση	0,17	0,17

ΚΥΡΙΟ ΠΕΔΙΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Καθορισμένο κόστος μονάδας για υπηρεσίες αεροναυτιλίας κατά τη διαδρομή

Ζώνη χρέωσης τελών κατά τη διαδρομή Βελγίου-Λουξεμβούργου	Βασική τιμή 2014	Βασική τιμή 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Στόχοι οικονομικής αποδοτικότητας κατά τη διαδρομή, εκφραζόμενοι ως καθορισμένο κόστος μονάδας κατά τη διαδρομή (σε πραγματικούς όρους σε EUR 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR