



DECISIÓN (UE) 2024/350 DE LA COMISIÓN

de 13 de diciembre de 2023

relativa a la conformidad de las medidas correctoras presentadas por Bélgica con la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336

[notificada con el número C(2023) 8616]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco) ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 3, letra c),

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión, de 11 de febrero de 2019, por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo y se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 390/2013 y (UE) n.º 391/2013 ⁽²⁾, y en particular su artículo 15, apartado 7, párrafo segundo,

Considerando lo siguiente:

CONSIDERACIONES GENERALES

- (1) Tras el examen pormenorizado a que se refiere el artículo 15, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión constató que los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo eran incompatibles con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión para el tercer período de referencia («PR3»).
- (2) Por consiguiente, de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336 de la Comisión ⁽³⁾, Bélgica y Luxemburgo estaban obligados a definir y comunicar a la Comisión medidas correctoras destinadas a lograr la coherencia de sus objetivos nacionales de rendimiento en materia de rentabilidad con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión para el tercer período de referencia. Tales medidas correctoras debían aplicarse como parte de los proyectos de planes de rendimiento final establecidos a nivel nacional por Bélgica y Luxemburgo, respectivamente.
- (3) El 16 de septiembre de 2023, Bélgica presentó a la Comisión, para su evaluación, una primera versión de su proyecto de plan de rendimiento final, que incluía medidas correctoras. Tras una verificación de su exhaustividad, la Comisión pidió a Bélgica que actualizara el proyecto de plan de rendimiento final para completarlo con determinados elementos que faltaban y para subsanar ciertas deficiencias detectadas. La presente Decisión evalúa esa versión actualizada del proyecto de plan de rendimiento final que incluye medidas correctoras («el proyecto de plan de rendimiento final»), que Bélgica presentó a la Comisión el 7 de noviembre de 2023.
- (4) El organismo de evaluación del rendimiento, que asiste a la Comisión en la aplicación del sistema de evaluación del rendimiento con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 549/2004, ha presentado a la Comisión un informe sobre la evaluación del proyecto de plan de rendimiento final de Bélgica que incluye las medidas correctoras.

⁽¹⁾ DO L 96 de 31.3.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ DO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽³⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336 de la Comisión, de 16 de junio de 2023, relativa a las medidas correctoras que deben tomar Bélgica y Luxemburgo en relación con determinados objetivos de rendimiento para el tercer período de referencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 166 de 30.6.2023, p. 119, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj).

- (5) Bélgica conviene excepcionalmente en renunciar a sus derechos derivados del artículo 342 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con el artículo 3 del Reglamento n.º 1 (*), y en que la presente Decisión se adopte y se notifique en inglés.

EVALUACIÓN DE LA COMISIÓN

Ámbito de aplicación

- (6) De conformidad con el artículo 15, apartado 7, párrafo primero, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, las medidas correctoras contempladas en el proyecto de plan de rendimiento final deben evaluarse a fin de determinar si son suficientes para garantizar el cumplimiento de las medidas correctoras establecidas en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336 y, por tanto, asegurar la coherencia de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3. Bélgica y Luxemburgo han establecido esas medidas correctoras de forma conjunta para su zona de tarificación común.
- (7) La Comisión observa que los objetivos de rendimiento en materia de seguridad, capacidad y medio ambiente establecidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento se mantienen sin cambios en el proyecto de plan de rendimiento final. La Comisión no planteó ninguna preocupación acerca de esos objetivos de rendimiento en su Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336. Por lo tanto, los objetivos de rendimiento en materia de seguridad, capacidad y medio ambiente deben considerarse coherentes con los correspondientes objetivos de rendimiento a escala de la Unión.

Medidas correctoras destinadas a lograr la coherencia de los objetivos de rendimiento revisados en materia de rentabilidad con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión sujetas a la evaluación de la Comisión

Medidas correctoras

- (8) La Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento final incluye, en esencia, las siguientes medidas correctoras con respecto a los proveedores de servicios de navegación aérea afectados, a saber, skeyes y el Centro de Control del Espacio Aéreo Superior de Maastricht («MUAC», por sus siglas en inglés):
- a) revisión de las bases de costes de skeyes y el MUAC para 2023 y 2024 («medida correctora A»);
 - b) reembolso a los usuarios del espacio aéreo del excedente del año civil 2022 como resultado de la diferencia entre los costes determinados y reales («medida correctora B»);
 - c) reembolso a los usuarios del espacio aéreo de los importes cobrados en el segundo período de referencia («PR2») en relación con inversiones aplazadas o canceladas en activos fijos («medida correctora C»).
- (9) Como parte del proyecto de plan de rendimiento final, Bélgica encargó a un consultor independiente que hiciera, durante el verano de 2023, un examen de conformidad de skeyes y el MUAC («el examen de conformidad de skeyes y MUAC») en relación con las constataciones expuestas por la Comisión en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336. Bélgica remitió a los servicios de la Comisión el informe final del examen de conformidad el 3 de octubre de 2023. Bélgica explica que los resultados del examen de conformidad se tuvieron en cuenta a la hora de establecer las medidas correctoras incluidas en el proyecto de plan de rendimiento final.

Medida correctora A

- (10) La medida correctora A consiste en reducir en términos reales los costes determinados de skeyes y el MUAC con respecto a los años 2023 y 2024. Se prevé que esta medida correctora dé lugar a una disminución total de costes para 2023 de 12,9 millones EUR, expresados en términos reales a precios de 2017 (en lo sucesivo, «EUR 2017»), y a una disminución total de costes para 2024 de 9,1 millones EUR expresada en EUR 2017.
- (11) El cuadro que figura a continuación expone el efecto de la medida correctora A en los costes determinados, desglosado entre skeyes y el MUAC.

(*) Reglamento n.º 1 por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea (DO 17 de 6.10.1958, p. 385/58, ELI: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj)).

Medida correctora A	Incidencia en los costes determinados de 2023, expresada en EUR 2017	Incidencia en los costes determinados de 2024, expresada en EUR 2017
skeyes	- 4,6 millones EUR	- 4,0 millones EUR
MUAC	- 8,2 millones EUR	- 5,0 millones EUR
Total	- 12,9 millones EUR	- 9,1 millones EUR

- (12) La Comisión observa que la medida correctora A contribuye a la reducción global de la base de costes para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo en 2023 y 2024, y da lugar específicamente a una disminución de los costes de explotación, incluidos los costes de personal y otros costes de explotación, tanto de skeyes como del MUAC, tal como exige el artículo 1, apartado 2, de la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.

Medida correctora B

- (13) La medida correctora B se refiere al reembolso a los usuarios del espacio aéreo del excedente del año civil 2022 derivado de la diferencia entre los costes determinados y reales. Este excedente incluye específicamente el equilibrio entre los costes determinados y reales relacionados con los costes de personal y otros costes de explotación de skeyes y el MUAC para 2022. Las diferencias de costes para 2022 relacionadas con los costes de amortización y el coste del capital están excluidas del ámbito de aplicación de la medida correctora B, ya que dichas diferencias están sujetas a las normas de distribución de los riesgos relacionados con los costes establecidas en el artículo 28, apartado 3, letra a), y apartado 4, del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (14) Se prevé que la medida correctora B produzca efectos a través de una reducción única de costes de 7,7 millones EUR en EUR 2017 para 2024, desglosada en el siguiente cuadro entre skeyes y el MUAC.

Medida correctora B	Incidencia en los costes determinados de 2024, expresado en EUR 2017
skeyes	- 0,1 millones EUR
MUAC	- 7,6 millones EUR
Total	- 7,7 millones EUR

- (15) La Comisión observa que la medida correctora B contribuye a la reducción global de los costes determinados de skeyes y el MUAC para 2024, tal como exige el artículo 1, apartado 2, de la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.

Medida correctora C

- (16) La medida correctora C se refiere al reembolso a los usuarios del espacio aéreo de los costes del capital no utilizado en el PR2 en relación con inversiones aplazadas o canceladas en activos fijos.
- (17) La Comisión observó que, durante el PR2, tanto skeyes como el MUAC aplazaron o cancelaron varias inversiones en activos fijos previstas, que formaban parte del plan de rendimiento correspondiente a dicho período. Estas inversiones se repercutieron parcialmente a los usuarios del espacio aéreo dentro de la base de costes del PR2 de la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo, a pesar de que no se habían ejecutado y, por consiguiente, no aportaron los beneficios operativos esperados. Por este motivo, de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, la Comisión solicitó a las autoridades nacionales de supervisión de Bélgica y Luxemburgo que verificaran que los costes cobrados en el PR2 por las inversiones en activos fijos canceladas y aplazadas no se cobren dos veces a los usuarios del espacio aéreo en caso de que dichas inversiones se materializaran en una fase posterior.

- (18) Bélgica indica, en el proyecto de plan de rendimiento final, que el examen de conformidad de skeyes y el MUAC constató que determinados importes incluidos en las bases de costes del PR3 deben reembolsarse a los usuarios para evitar la doble tarificación por las inversiones canceladas o aplazadas en el PR2. A tal efecto, para el año 2024 se aplicará una reducción única de costes de 6,1 millones EUR, expresada en EUR 2017, desglosada entre skeyes y el MUAC, tal y como se expone en el siguiente cuadro:

Medida correctora C	Incidencia en los costes determinados de 2024, expresada en EUR 2017
skeyes	- 4,4 millones EUR
MUAC	- 1,6 millones EUR
Total	- 6,1 millones EUR

- (19) Por lo que se refiere a skeyes, la Comisión observa que la medida correctora C solo da lugar a un reembolso parcial de los costes no gastados cobrados a los usuarios en el PR2 por las inversiones en activos fijos canceladas y aplazadas. De conformidad con el análisis realizado por el organismo de evaluación del rendimiento y presentado en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, skeyes cobró un total de 7,8 millones EUR en el PR2 por inversiones que no se materializaron durante ese período de referencia.
- (20) No obstante, la Comisión señala que la medida correctora C contribuye a la reducción global de los costes determinados de skeyes y el MUAC para 2024, tal como exige el artículo 1, apartado 2, de la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.

Objetivos revisados de rendimiento en materia de rentabilidad

- (21) El cuadro siguiente expone los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad en ruta para el PR3 para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento, así como los objetivos de rendimiento revisados correspondientes incluidos en el proyecto de plan de rendimiento final.

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	Valor de referencia de 2014	Valor de referencia de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
<i>Objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad incluidos en el proyecto revisado de plan de rendimiento, expresados como coste unitario determinado (en términos reales a precios de 2017)</i>	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR
Objetivos revisados de rendimiento en materia de rentabilidad incluidos en el proyecto de plan de rendimiento final, expresados como coste unitario determinado (en términos reales a precios de 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR

- (22) La Comisión observa que Bélgica revisó a la baja sus objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para 2023 y 2024 en el proyecto de plan de rendimiento final. Dicha revisión a la baja supone una reducción aproximada del coste unitario determinado («CUD») del 4,1 % para 2023 y del 10,7 % para 2024. La Comisión observa que los valores de referencia para 2014 y 2019 se mantienen sin cambios en el proyecto de plan de rendimiento final, en comparación con el proyecto revisado de plan de rendimiento.
- (23) Las previsiones del tránsito en las que se basan los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo se actualizaron como parte del proyecto de plan de rendimiento final y se ajustan a las previsiones de base del tránsito de Eurocontrol STATFOR de marzo de 2023. En el siguiente cuadro, se presentan las hipótesis de tránsito, que se revisaron a la baja para 2023 (con un efecto negativo en el CUD) y al alza para 2024 (con un efecto positivo en el CUD).

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	2023	2024
<i>Previsiones del tránsito incluidas en el proyecto revisado de plan de rendimiento, expresadas en miles de unidades de servicio en ruta</i>	2 445	2 542
Previsiones actualizadas de tránsito incluidas en el proyecto de plan de rendimiento final, expresadas en miles de unidades de servicio en ruta	2 404	2 560
Diferencia	- 1,7 %	+ 0,7 %

Costes determinados para los años civiles 2023 y 2024

- (24) Los costes determinados revisados en términos reales, expresados en EUR 2017, para los años civiles 2023 y 2024, derivados de aplicar las medidas correctoras a que se refieren los considerandos 8 a 19 y de otros ajustes aplicados en el proyecto de plan de rendimiento final, se indican en el cuadro siguiente:

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	2023	2024
<i>Costes determinados en EUR 2017, tal como se establece en el proyecto revisado de plan de rendimiento</i>	230,2 millones EUR	228,5 millones EUR
Costes determinados revisados en EUR 2017, tal como se establece en el proyecto de plan de rendimiento final	217,2 millones EUR	205,5 millones EUR
Diferencia expresada en EUR 2017 y en porcentaje	- 13,1 millones EUR - 5,7 %	- 23,0 millones EUR - 10,1 %

- (25) En comparación con el proyecto revisado de plan de rendimiento, el efecto combinado de las medidas correctoras estipuladas en el proyecto de plan de rendimiento final sobre la base de costes de la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo asciende a - 12,8 millones EUR expresados en EUR 2017 para 2023 y a - 22,7 millones EUR expresados en EUR 2017 para 2024. Otras reducciones de costes residuales de 0,3 millones EUR expresadas en EUR 2017 para 2023 y de 0,2 millones EUR expresadas en EUR 2017 para 2024 se derivan de los ajustes realizados en relación con las bases de costes de la Administración de Navegación Aérea de Luxemburgo y de las autoridades nacionales de supervisión de Bélgica y Luxemburgo, respectivamente.
- (26) De conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, la Comisión concluyó que los costes determinados fijados con respecto a la Administración de Navegación Aérea de Luxemburgo y a las autoridades nacionales de supervisión de Bélgica y Luxemburgo no planteaban dudas. Las constataciones correspondientes presentadas en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336 siguen siendo válidas, dado que no se han practicado cambios importantes en el proyecto de plan de rendimiento final con respecto a tales componentes de costes.

Evaluación de los objetivos revisados de rendimiento

Evaluación de los objetivos revisados de rendimiento con arreglo a los criterios de evaluación establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317

- (27) La Comisión evaluó la coherencia de los objetivos revisados en materia de rentabilidad contemplados en el proyecto de plan de rendimiento final de acuerdo con los criterios establecidos en el punto 1.4, letras a), b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.
- (28) Respecto del criterio establecido en el punto 1.4, letra a), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia del CUD en ruta a escala de zona de tarificación, del -0,9 % durante el PR3, supera la tendencia a escala de la Unión, del +1,0 %, durante ese mismo período.
- (29) Respecto del criterio establecido en el punto 1.4, letra b), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que la tendencia a largo plazo del CUD en ruta a escala de zona de tarificación durante el PR2 y el PR3, del -0,2 %, es inferior a la tendencia a largo plazo a escala de la Unión, del -1,3 %, durante el mismo período.
- (30) En cuanto al criterio establecido en el punto 1.4, letra c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión señala que el valor de referencia de la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo para el CUD, de 83,26 EUR, expresado en EUR 2017, es un 13,2 % superior al valor de referencia medio del grupo de comparación pertinente, de 73,53 EUR, expresado en EUR 2017.

Evaluación de las medidas relacionadas con la capacidad invocadas por Bélgica para justificar las divergencias observadas con respecto a las tendencias de rentabilidad a escala de la Unión

- (31) Se debe examinar si las divergencias con respecto a los criterios establecidos en el punto 1.4, letras b) y c), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 a que se refieren los considerandos 29 y 30 pueden estimarse necesarias y apropiadas de conformidad con el punto 1.4, letra d), de dicho anexo, siempre y cuando la divergencia detectada con respecto a la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión se deba exclusivamente a costes determinados adicionales relacionados con las medidas necesarias para alcanzar los objetivos de rendimiento en el ámbito de rendimiento clave en materia de capacidad.
- (32) Teniendo en cuenta los cálculos del organismo de evaluación del rendimiento, la Comisión observa que la diferencia estimada entre los costes determinados para el PR3 previstos en el proyecto de plan de rendimiento final para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo en 2024 y los costes determinados necesarios para satisfacer la tendencia a largo plazo del CUD a escala de la Unión asciende aproximadamente a 19,4 millones EUR expresados en EUR 2017.
- (33) Con relación al criterio de evaluación expuesto en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento final contiene siete medidas para alcanzar los objetivos de capacidad («medidas relacionadas con la capacidad»), que Bélgica considera necesarias para la consecución de tales objetivos y que, según este país, justificarían las divergencias de los objetivos locales de rendimiento en materia de rentabilidad con respecto a los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión. Dos de estas medidas relacionadas con la capacidad (las «medidas 1 y 2») se refieren a skeyes; y cinco de ellas (las «medidas 3 a 7»), al MUAC. La Comisión ya evaluó esas medidas relacionadas con la capacidad, incluidas en el proyecto revisado de plan de rendimiento, como parte del examen pormenorizado a que se refiere el considerando 1. Las constataciones correspondientes se presentaron en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.
- (34) Las medidas 3 a 7 permanecen inalteradas en el proyecto de plan de rendimiento final, así que siguen siendo válidas las constataciones formuladas por la Comisión durante el examen pormenorizado con respecto a dichas medidas. Por consiguiente, las medidas 3 a 7 se consideran necesarias y proporcionadas para alcanzar los objetivos de rendimiento en materia de capacidad, sobre la base de las constataciones pormenorizadas que se exponen en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336. Por otra parte, Bélgica ha modificado las medidas 1 y 2 en el proyecto de plan de rendimiento final, por lo que dichas medidas debían reevaluarse.

Evaluación de la medida 1 modificada

- (35) La medida 1 incluye la contratación y formación de controladores de tránsito aéreo («CTA») por parte de skeyes con el fin de mantener unos niveles adecuados de personal de CTA en el PR3 y en el cuarto período de referencia («PR4»).
- (36) En la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, la Comisión ya concluyó que la medida 1 es necesaria para alcanzar los objetivos locales de rendimiento en materia de capacidad. No obstante, la Comisión consideró que Bélgica no había justificado, en el proyecto revisado de plan de rendimiento, la totalidad de los costes declarados en relación con la medida 1. Por tanto, se consideró que una parte de los costes de la medida 1 no estaba justificada con respecto a la consecución de los objetivos de capacidad, dado que Bélgica no había justificado dichos costes durante el examen pormenorizado que se menciona en el considerando 1, en particular en lo que se refiere a la incidencia declarada de la inflación en los costes.
- (37) La Comisión observa que Bélgica ha presentado un aumento de las estimaciones de costes para la medida 1 para 2023 y 2024 en el proyecto de plan de rendimiento final. Dicho país explica que esto se debe a importes adicionales relacionados con los costes de personal en que incurre skeyes al remunerar a los controladores de tránsito aéreo en prácticas por prestar los servicios de ruta. Bélgica afirma que esos costes se habían omitido por error de los costes de la medida 1 en los proyectos de planes de rendimiento anteriores que había presentado para el PR3.
- (38) Sobre la base de la información facilitada en el proyecto de plan de rendimiento final, los costes de personal adicionales a que se refiere el considerando 37 se relacionan directamente con las medidas de mejora de la capacidad adoptadas en virtud de la medida 1, que la Comisión ya ha considerado, en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, pertinentes para alcanzar los objetivos locales de rendimiento en materia de capacidad. Además, estos costes de personal adicionales deben considerarse proporcionados dado el objetivo de garantizar que skeyes ofrezca un suministro seguro y continuo de la capacidad de control del tránsito aéreo requerida en el PR3. Por tanto, con respecto a la medida 1, procede incluir esos costes de personal en el cálculo de los costes considerados necesarios y proporcionados para alcanzar los objetivos de capacidad.
- (39) En todos los demás aspectos de la medida 1, se mantienen las conclusiones expuestas en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, puesto que el proyecto de plan de rendimiento final no contiene ninguna argumentación o prueba por la que se deba reabrir el análisis de la Comisión.

Evaluación de la medida 2 modificada

- (40) La medida 2 se refiere a la modernización por parte de skeyes de su sistema de gestión del tránsito aéreo («ATM», por sus siglas en inglés) para apoyar la integración de los servicios civiles y militares de navegación aérea y mejorar la capacidad y la eficiencia operativa.
- (41) En la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, la Comisión observó que la medida 2 incluía dos elementos, a saber, la actualización intermedia del sistema existente de ATM de skeyes y la sustitución, a largo plazo, de dicho sistema de ATM actual por un sistema único, integrado y armonizado de gestión del espacio aéreo que se desarrollará junto con el MUAC y las fuerzas armadas belgas como parte del proyecto «Sistema Compartido de Servicios de Tránsito Aéreo 3» («proyecto SAS 3»). Sin embargo, la Comisión señaló, a la luz de la información verosímil disponible en aquel momento, que existían serias dudas sobre la ejecución real del proyecto SAS 3. Además, la Comisión excluyó ciertos costes presentados en el marco de la medida 2 de los costes adicionales considerados necesarios y proporcionados con respecto a alcanzar los objetivos de capacidad y, por tanto, justificaba una divergencia de los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión.
- (42) La Comisión observa que Bélgica ha modificado la medida 2 en el proyecto de plan de rendimiento final tanto en lo que se refiere a su contenido como a los costes. Por una parte, Bélgica confirma que la actualización intermedia prevista del sistema de ATM tendrá lugar en 2023-2024 como medida transitoria antes de desplegar el nuevo sistema de ATM, que se espera que entre en funcionamiento al final del PR4. Por otra parte, Bélgica reconoce que el proyecto SAS 3, cuyo objetivo era desarrollar el nuevo sistema de ATM, se ha suspendido porque «los riesgos del proyecto en términos de alcance y planificación eran demasiado elevados para skeyes». Según Bélgica, «skeyes está actualmente en conversaciones con el Ministerio de Defensa belga para definir la mejor manera de avanzar en la modernización del sistema que se pondrá en marcha en 2028». Sin embargo, Bélgica no presenta ninguna opción en el proyecto de plan de rendimiento final con vistas a sustituir o modificar el proyecto SAS 3.

- (43) La Comisión observa, además, que los costes asociados a la medida 2 se han modificado para 2023 y 2024 en el proyecto de plan de rendimiento final. Estos costes se han vuelto a revisar a la baja dada la situación más reciente de las inversiones previstas en el sistema de ATM.
- (44) Habida cuenta del análisis de la información actualizada y de los argumentos presentados por Bélgica, la Comisión mantiene, con respecto a la medida 2, las conclusiones establecidas en el Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336. Es evidente que incluir cualquier coste correspondiente al futuro nuevo sistema de ATM, ya sea sobre la base del proyecto SAS 3 o cualquier solución técnica alternativa que elija skeyes, sería prematuro, dado que no se ha decidido la inversión correspondiente y que esta no está prevista antes de que finalice el PR4. Además, la Comisión reitera su observación de que solo deben tenerse en cuenta los costes de amortización y el coste del capital directamente contraídos para las inversiones en la actualización o sustitución de un sistema de ATM para justificar las divergencias con respecto a los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión.
- (45) Así pues, por lo que se refiere a los costes adicionales considerados necesarios y proporcionados para alcanzar los objetivos de rendimiento en materia de capacidad, los costes que deben tenerse en cuenta en relación con la medida 2 se relacionan con los costes de amortización y el coste del capital correspondientes a la actualización intermedia del sistema de ATM de skeyes, tal y como se especifica en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.

Conclusiones sobre las medidas relacionadas con la capacidad invocadas por Bélgica y Luxemburgo para justificar las divergencias observadas con respecto a las tendencias de rentabilidad a escala de la Unión

- (46) Con respecto al criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, la Comisión concluye, a partir de las constataciones expuestas en los considerandos 31 a 45, que los costes presentados en el proyecto de plan de rendimiento final para las medidas 1 y 2 son parcialmente necesarios y proporcionados a efectos de la consecución de los objetivos de rendimiento en materia de capacidad, mientras que los costes presentados en relación con las medidas 3 a 7 son plenamente necesarios y proporcionados para la consecución de dichos objetivos.
- (47) Teniendo en cuenta el análisis realizado por el organismo de evaluación del rendimiento, el siguiente cuadro indica el impacto monetario calculado de las medidas relacionadas con la capacidad en la tendencia del CUD para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo con respecto al año pertinente, a saber, 2024:

Medidas relacionadas con la capacidad presentadas en el proyecto de plan de rendimiento final	Incidencia monetaria sobre la tendencia del CUD para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo, expresada en EUR 2017, teniendo en cuenta los costes que la Comisión considera necesarios y proporcionados para la consecución de los objetivos de capacidad ⁽¹⁾
Medida 1	8,2 millones EUR ⁽²⁾
Medida 2	0,3 millones EUR ⁽³⁾
Medida 3	4,3 millones EUR
Medida 4	0,3 millones EUR
Medida 5	4,7 millones EUR
Medida 6	1,4 millones EUR
Medida 7	0,3 millones EUR
Total	19,5 millones EUR

(1) Cálculos basados en el índice de inflación actualizado utilizado en el proyecto de plan de rendimiento final.

(2) Importe revisado que refleja la parte de los costes de la medida 1 que la Comisión ha considerado necesarios y proporcionados para la consecución de los objetivos locales de rendimiento en materia de capacidad, con arreglo a los considerandos 47 y 48.

(3) Importe que refleja la parte de los costes de la medida 2 que la Comisión ha considerado necesarios y proporcionados para la consecución de los objetivos locales de rendimiento en materia de capacidad, con arreglo al considerando 54. Este importe no ha cambiado desde las medidas correctoras que deben adoptar Bélgica y Luxemburgo en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.

- (48) Las medidas relacionadas con la capacidad indicadas en el cuadro del considerando 52 representaron un exceso total de 19,5 millones EUR, expresados en EUR 2017, en relación con la base de costes de 2024. Por consiguiente, la divergencia observada de 19,4 millones EUR, expresada en EUR 2017, con respecto a la tendencia del CUD a largo plazo a escala de la Unión, descrita en el considerando 32, debe considerarse plenamente justificada por los costes determinados adicionales relativos a las medidas relacionadas con la capacidad presentadas en el proyecto de plan de rendimiento final.
- (49) Por ello, la Comisión concluye que se cumple el criterio establecido en el punto 1.4, letra d), inciso i), del anexo IV del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

Conclusión sobre la evaluación de las medidas correctoras destinadas a lograr la coherencia de los objetivos de rendimiento revisados en materia de rentabilidad con los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad a escala de la Unión

- (50) Sobre la base de las constataciones expuestas en los considerandos 6 a 49, la Comisión concluye que las medidas correctoras establecidas en el proyecto de plan de rendimiento final dan lugar a una reducción de los costes determinados para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo. Esto da lugar a los objetivos revisados de rendimiento en materia de rentabilidad, que deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3.

Revisión de los objetivos revisados de rendimiento en materia de rentabilidad para los servicios de navegación aérea de aproximación

- (51) En la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, la Comisión expresó su preocupación por los objetivos de rentabilidad de aproximación propuestos por Bélgica en el proyecto revisado de plan de rendimiento, y consideró que Bélgica debía justificar en mayor medida dichos objetivos o revisarlos a la baja.
- (52) La Comisión observa que el proyecto de plan de rendimiento final comprende objetivos de rendimiento mejorados en materia de rentabilidad de aproximación para Bélgica con respecto a los años civiles 2023 y 2024, incluida una reducción de los costes determinados de 1,8 millones EUR expresados en EUR 2017 para 2023 y de 1,4 millones EUR expresados en EUR 2017 para 2024. Sin embargo, la tendencia del CUD de aproximación de Bélgica, del + 3,1 % durante el PR3, sigue siendo superior a la tendencia del CUD en ruta, del - 0,9 % durante el PR3, y a la tendencia real del CUD de aproximación, del + 0,5 %, observada durante el PR2. Asimismo, el CUD de aproximación sigue siendo superior en un margen significativo estimado del 52,8 %, en comparación con el CUD de aproximación promedio de su grupo de aeropuertos de comparación pertinente. La Comisión también observa que Bélgica no ha presentado justificaciones adicionales en el proyecto de plan de rendimiento final con respecto al nivel de sus objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación.
- (53) Sobre la base de las constataciones expuestas en el considerando 52, la Comisión concluye que los objetivos revisados de rendimiento en materia de rentabilidad de aproximación de Bélgica siguen siendo motivo de preocupación. Por consiguiente, la Comisión reitera su opinión, tal como se establece en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, de que Bélgica debe revisar a la baja dichos objetivos o justificarlos debidamente. Bélgica debe abordar esta observación en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317.

Revisión de los sistemas de incentivos a los que se refiere el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317

- (54) En la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336, la Comisión concluyó que Bélgica debía revisar sus sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta y de aproximación de manera que la desventaja financiera máxima derivada de dichos sistemas de incentivos tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo. La Comisión observa que, no obstante, Bélgica ha mantenido inalterados sus sistemas de incentivos en el proyecto de plan de rendimiento final.
- (55) Por ello, concluye que los sistemas de incentivos para la capacidad en ruta y de aproximación establecidos por Bélgica en el proyecto de plan de rendimiento final siguen planteando dudas. Así pues, la Comisión reitera su opinión de que Bélgica debe revisar sus sistemas de incentivos para alcanzar los objetivos de capacidad en ruta y de aproximación, en relación con la adopción de su plan de rendimiento final de conformidad con el artículo 16, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317, de modo que las desventajas financieras máximas derivadas de dichos sistemas de incentivos se fijen en un nivel que tenga una incidencia significativa en los ingresos expuestos a riesgo, tal y como exige expresamente el artículo 11, apartado 3, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317. En opinión de la Comisión, tal revisión debería dar lugar a una desventaja financiera máxima igual o superior al 1 % de los costes determinados anuales.

CONCLUSIÓN

- (56) Las medidas correctoras incluidas en el proyecto de plan de rendimiento final con respecto a los objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad revisados para la zona de tarificación de Bélgica y Luxemburgo deben considerarse conformes con la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336. Al aplicar las medidas correctoras, los objetivos revisados de rendimiento en materia de rentabilidad deben considerarse coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el PR3.
- (57) La Comisión observa que, sin embargo, Bélgica no ha abordado, en relación con su proyecto de plan de rendimiento final, los siguientes aspectos en relación con las constataciones formuladas por la Comisión durante el examen pormenorizado a que se refiere el considerando 1, presentado en la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336:
- a) la aplicación incorrecta de las respectivas disposiciones legales que regulan la distribución de los riesgos relacionados con el tránsito y con los gastos, así como los sistemas de incentivos con respecto al MUAC;
 - b) los mecanismos de financiación incorrectos de los costes incurridos por los servicios prestados por skeyes y el MUAC en zonas transfronterizas;
 - c) la distribución incorrecta de los costes de control de aproximación entre los servicios de navegación aérea en ruta y de aproximación con respecto a skeyes;
 - d) el nivel incorrecto de las desventajas financieras máximas en el marco de los sistemas de incentivos establecidos por Bélgica para respaldar la consecución de los objetivos de capacidad en ruta y de aproximación (referencia en los considerandos 54 y 55).
- (58) Por tanto, la Comisión concluye que Bélgica debe abordar sin demora las constataciones expuestas en el considerando 57. Esta conclusión se entiende sin perjuicio de los procedimientos de infracción que la Comisión pueda emprender en relación con dichas constataciones.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las medidas correctoras contempladas en el proyecto de plan de rendimiento final presentado por Bélgica a la Comisión el 7 de noviembre de 2023, con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, en relación con sus objetivos de rendimiento en materia de rentabilidad para el tercer período de referencia, son conformes con la Decisión de Ejecución (UE) 2023/1336.

Los objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento final presentado por Bélgica el 7 de noviembre de 2023 con arreglo al Reglamento (CE) n.º 549/2004, y que figuran en el anexo de la presente Decisión, son coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 de la Comisión ⁽³⁾.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 13 de diciembre de 2023.

Por la Comisión

Adina-Ioana VĂLEAN

Miembro de la Comisión

⁽³⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2021/891 de la Comisión, de 2 de junio de 2021, por la que establecen los objetivos de rendimiento revisados a escala de la Unión para la red de gestión del tránsito aéreo correspondientes al tercer período de referencia (2020-2024), y se deroga la Decisión de Ejecución (UE) 2019/903 (DO L 195 de 3.6.2021, p. 3, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj).

ANEXO

Objetivos de rendimiento incluidos en el proyecto de plan de rendimiento final presentado por Bélgica de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 549/2004 que se consideran coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la Unión para el tercer período de referencia

ÁMBITO DE RENDIMIENTO CLAVE DE LA SEGURIDAD

Eficacia de la gestión de la seguridad

Bélgica	Objetivos en relación con la eficacia de la gestión de la seguridad, expresados como nivel de ejecución, que van desde el nivel A hasta el D de la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (AESA)		
Proveedor de servicios de navegación aérea considerado	Objetivo de gestión de la seguridad	2023	2024
skeyes	Política y objetivos de seguridad	C	C
	Gestión de los riesgos de seguridad	D	D
	Garantía de la seguridad	C	C
	Fomento de la seguridad	C	C
	Cultura de la seguridad	C	C
MUAC	Política y objetivos de seguridad	C	C
	Gestión de los riesgos de seguridad	D	D
	Garantía de la seguridad	C	C
	Fomento de la seguridad	C	C
	Cultura de la seguridad	C	C

ÁMBITO DE RENDIMIENTO CLAVE DEL MEDIO AMBIENTE

Eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real

Bélgica	2023	2024
Objetivos en el ámbito de rendimiento clave del medio ambiente, expresados como la eficiencia media de vuelo horizontal en ruta de la trayectoria real	3,00 %	3,00 %

ÁMBITO DE RENDIMIENTO CLAVE DE LA CAPACIDAD

Retraso medio ATFM en ruta en minutos por vuelo

Bélgica	2023	2024
Objetivos en el ámbito de rendimiento clave de la capacidad, expresados en minutos de retraso ATFM por vuelo	0,17	0,17

ÁMBITO DE RENDIMIENTO CLAVE DE LA RENTABILIDAD

Coste unitario determinado de los servicios de navegación aérea en ruta

Zona de tarificación de ruta de Bélgica y Luxemburgo	Valor de referencia de 2014	Valor de referencia de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos de rentabilidad en ruta, expresados como coste unitario determinado en ruta (en términos reales en EUR a fecha de 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR