



2024/350

22.1.2024

DECISÃO (UE) 2024/350 DA COMISSÃO

de 13 de dezembro de 2023

**sobre a conformidade das medidas corretivas apresentadas pela Bélgica com a Decisão de Execução
(UE) 2023/1336**

[notificada com o número C(2023) 8616]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea c),

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) 2019/317 da Comissão, de 11 de fevereiro de 2019, que estabelece um sistema de desempenho e um regime de tarifação no âmbito do céu único europeu e que revoga os Regulamentos de Execução (UE) n.º 390/2013 e (UE) n.º 391/2013 ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 15.º, n.º 7, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

CONSIDERAÇÕES GERAIS

- (1) Na sequência da análise pormenorizada referida no artigo 15.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão concluiu que os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona tarifária belgo-luxemburguesa eram incoerentes com os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União para o PR3.
- (2) Por conseguinte, nos termos da Decisão de Execução (UE) 2023/1336 da Comissão ⁽³⁾, a Bélgica e o Luxemburgo foram obrigados a definir e comunicar à Comissão medidas corretivas destinadas a assegurar a coerência dos seus objetivos nacionais de desempenho em matéria da relação custo-eficiência com os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União para o terceiro período de referência. Essas medidas corretivas deviam ser aplicadas no âmbito dos projetos de planos de desempenho finais elaborados a nível nacional pela Bélgica e pelo Luxemburgo, respetivamente.
- (3) Em 16 de setembro de 2023, a Bélgica apresentou à Comissão, para avaliação, uma primeira versão do seu projeto de plano de desempenho final, incluindo as medidas corretivas. Na sequência de uma verificação da exaustividade, a Comissão solicitou à Bélgica que atualizasse o seu projeto de plano de desempenho final, a fim de o complementar no que diz respeito a determinados elementos em falta e colmatar determinadas lacunas identificadas. A presente decisão avalia essa versão atualizada do projeto de plano de desempenho final, incluindo as medidas corretivas («projeto de plano de desempenho final»), que foi apresentada pela Bélgica à Comissão em 7 de novembro de 2023.
- (4) O organismo de análise do desempenho («PRB»), que assiste a Comissão na aplicação do sistema de desempenho nos termos do artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, apresentou à Comissão um relatório sobre a avaliação do projeto de plano de desempenho final apresentado pela Bélgica incluindo as medidas corretivas.

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

⁽²⁾ JO L 56 de 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2023/1336 da Comissão, de 16 de junho de 2023, sobre as medidas corretivas a adotar pela Bélgica e pelo Luxemburgo relativamente a determinados objetivos de desempenho para o terceiro período de referência, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 166 de 30.6.2023, p. 119, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj).

- (5) A título excecional, a Bélgica concorda em renunciar aos seus direitos decorrentes do artigo 342.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, em conjugação com o artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1 ^(*), e em que a presente decisão seja adotada e notificada em inglês.

AVALIAÇÃO DA COMISSÃO

Âmbito de aplicação

- (6) Nos termos do artigo 15.º, n.º 7, primeiro parágrafo, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, as medidas corretivas estabelecidas no projeto de plano de desempenho final devem ser avaliadas a fim de determinar se são suficientes para assegurar a conformidade com as medidas corretivas estabelecidas na Decisão de Execução (UE) 2023/1336 e, por conseguinte, assegurar a coerência dos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona tarifária belgo-luxemburguesa com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR3. Essas medidas corretivas foram estabelecidas conjuntamente pela Bélgica e pelo Luxemburgo para a sua zona tarifária comum.
- (7) A Comissão constata que os objetivos de desempenho em matéria de segurança, capacidade e ambiente fixados no projeto de plano de desempenho revisto se mantêm inalterados no projeto de plano de desempenho final. A Comissão não formulou quaisquer constatações relativamente a esses objetivos de desempenho na Decisão de Execução (UE) 2023/1336. Por conseguinte, os objetivos de desempenho em matéria de segurança, capacidade e ambiente devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União.

Medidas corretivas destinadas a assegurar a coerência dos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos com os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União sujeitos à avaliação da Comissão

Medidas corretivas

- (8) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho final inclui, no essencial, as seguintes medidas corretivas no que diz respeito aos prestadores de serviços de navegação aérea em causa, a saber, a skeyes e o Centro de Controlo do Espaço Superior de Maastricht («MUAC»):
- a) Revisão das bases de custos da skeyes e do MUAC para os anos de 2023 e 2024 («medida corretiva A»);
 - b) Reembolso aos utilizadores do espaço aéreo do excedente do ano civil de 2022 em resultado da diferença entre os custos determinados e os custos reais («medida corretiva B»);
 - c) Reembolso aos utilizadores do espaço aéreo dos montantes cobrados no segundo período de referência («PR2») por investimentos adiados ou cancelados em ativos fixos («medida corretiva C»).
- (9) No âmbito do projeto de plano de desempenho final, a Bélgica encarregou um consultor independente de realizar, durante o verão de 2023, uma análise da conformidade da skeyes e do MUAC («revisão da conformidade da skeyes e do MUAC») no que diz respeito às conclusões estabelecidas pela Comissão na Decisão de Execução (UE) 2023/1336. A Bélgica partilhou o relatório final de análise da conformidade com os serviços da Comissão em 3 de outubro de 2023. A Bélgica explica que os resultados da análise da conformidade foram tidos em conta no estabelecimento das medidas corretivas incluídas no projeto de plano de desempenho final.

Medida corretiva A

- (10) A medida corretiva A consiste numa redução em termos reais dos custos determinados da skeyes e do MUAC no que diz respeito aos anos de 2023 e 2024. Prevê-se que esta medida corretiva resulte numa redução total dos custos para o ano 2023 de 12,9 milhões de EUR, expressos em termos reais a preços de 2017 («EUR 2017»), e numa redução total dos custos para o ano de 2024 de 9,1 milhões de EUR expressos em EUR 2017.
- (11) O quadro seguinte apresenta o efeito da medida corretiva A nos custos determinados, repartido entre a skeyes e o MUAC.

^(*) Regulamento n.º 1 que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia (JO 17 de 6.10.1958, p. 385/58, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj)).

Medida corretiva A	Impacto nos custos determinados para 2023, expresso em EUR 2017	Impacto nos custos determinados para 2024, expresso em EUR 2017
skeyes	- 4,6 milhões de EUR	- 4,0 milhões de EUR
MUAC	- 8,2 milhões de EUR	- 5,0 milhões de EUR
Total	- 12,9 milhões de EUR	- 9,1 milhões de EUR

- (12) A Comissão observa que a medida corretiva A contribui para a redução global da base de custos para a zona tarifária belgo-luxemburguesa em 2023 e 2024 e resulta especificamente numa redução dos custos operacionais, incluindo os custos de pessoal e outros custos de funcionamento, tanto da skeyes como do MUAC, tal como exigido pelo artigo 1.º, n.º 2, da Decisão de Execução (UE) 2023/1336.

Medida corretiva B

- (13) A medida corretiva B diz respeito ao reembolso aos utilizadores do espaço aéreo do excedente do ano civil de 2022 que resulta da diferença entre os custos determinados e os custos reais. Esse excedente inclui especificamente o equilíbrio entre os custos determinados e os custos reais decorrentes dos custos de pessoal e dos outros custos de funcionamento da skeyes e do MUAC respeitantes a 2022. As diferenças de custos respeitantes a 2022 relacionadas com os custos de depreciação e o custo de capital são excluídas do âmbito da medida corretiva B, uma vez que essas diferenças estão sujeitas às regras de partilha de riscos de custos estabelecidas nos artigos 28.º, n.º 3, alínea a), e 28.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (14) Prevê-se que a medida corretiva B produza efeitos mediante uma redução pontual de custos de 7,7 milhões de EUR em EUR 2017 para o ano de 2024, entre a skeyes e o MUAC, tal como discriminado no quadro *infra*.

Medida corretiva B	Impacto nos custos determinados para 2024, expresso em EUR 2017
skeyes	- 0,1 milhões de EUR
MUAC	- 7,6 milhões de EUR
Total	- 7,7 milhões de EUR

- (15) A Comissão observa que a medida corretiva B contribui para a redução global dos custos determinados da skeyes e do MUAC para 2024, tal como exigido pelo artigo 1.º, n.º 2, da Decisão de Execução (UE) 2023/1336.

Medida corretiva C

- (16) A medida corretiva C diz respeito ao reembolso aos utilizadores do espaço aéreo das despesas de capital não utilizadas no PR2 no que diz respeito a investimentos em ativos fixos adiados ou cancelados.
- (17) A Comissão considerou que, durante o PR2, tanto a skeyes como o MUAC protelaram ou anularam vários investimentos em ativos fixos planeados, que faziam parte do plano de desempenho do PR2. Os utilizadores do espaço aéreo foram parcialmente cobrados por esses investimentos como parte da base de custos para a zona tarifária belgo-luxemburguesa no PR2, apesar de esses investimentos não terem sido executados e, por conseguinte, não terem proporcionado os benefícios operacionais esperados. Nos termos da Decisão de Execução (UE) 2023/1336, a Comissão solicitou, por conseguinte, às autoridades supervisoras nacionais da Bélgica e do Luxemburgo que verificassem se os custos cobrados no PR2 pelos investimentos em ativos fixos cancelados e diferidos não eram duplamente cobrados aos utilizadores do espaço aéreo, caso esses investimentos se concretizassem numa fase posterior.

- (18) A Bélgica indica, no projeto de plano de desempenho final, que a análise da conformidade da skeyes e do MUAC concluiu que determinados montantes incluídos nas bases de custos do PR3 devem, de facto, ser reembolsados aos utilizadores, a fim de evitar a duplicação de montantes cobrados pelos investimentos cancelados ou adiados no PR2. Para o efeito, deve ser aplicada uma redução pontual de custos de 6,1 milhões de EUR, expressa em EUR 2017, para o ano de 2024, repartida entre a skeyes e o MUAC, de acordo com o seguinte quadro:

Medida corretiva C	Impacto nos custos determinados para 2024, expresso em EUR 2017
skeyes	- 4,4 milhões de EUR
MUAC	- 1,6 milhões de EUR
Total	- 6,1 milhões de EUR

- (19) No que diz respeito à skeyes, a Comissão observa que a medida corretiva C conduz apenas a um reembolso parcial dos custos não despendidos cobrados aos utilizadores no PR2 pelos investimentos em ativos fixos cancelados e atrasados. Em conformidade com a análise realizada pelo PRB e conforme apresentado na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, a skeyes cobrou um total de 7,8 milhões de EUR no PR2 por investimentos que não se concretizaram durante esse período de referência.
- (20) No entanto, a Comissão observa que a medida corretiva C contribui para a redução global dos custos determinados da skeyes e do MUAC para 2024, tal como exigido pelo artigo 1.º, n.º 2, da Decisão de Execução (UE) 2023/1336.

Objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos

- (21) O quadro seguinte estabelece os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência em rota no que diz respeito ao PR3 para a zona tarifária belgo-luxemburguesa incluídos no projeto de plano de desempenho revisto e os correspondentes objetivos de desempenho revistos incluídos no projeto de plano de desempenho final.

Zona tarifária de rota belgo-luxemburguesa	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020 - 2021	2022	2023	2024
<i>Objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência incluídos no projeto de plano de desempenho revisto, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2017)</i>	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR
Objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos incluídos no projeto de plano de desempenho final, expressos como custo unitário determinado (em termos reais a preços de 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR

- (22) A Comissão observa que a Bélgica reviu em baixa os seus objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para 2023 e 2024 no projeto de plano de desempenho final. Essa revisão em baixa representa uma redução aproximada do custo unitário determinado («DUC») de 4,1 % para 2023 e de 10,7 % para 2024. A Comissão observa que os valores de referência para 2014 e 2019 permanecem inalterados no projeto de plano de desempenho final em comparação com o projeto de plano de desempenho revisto.
- (23) As previsões de tráfego subjacentes aos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para a zona tarifária belgo-luxemburguesa foram atualizadas no âmbito do projeto de plano de desempenho final e estão em conformidade com as previsões de tráfego de base do Eurocontrol STATFOR de março de 2023. O quadro seguinte apresenta os pressupostos de tráfego, revistos em baixa para 2023 (com um efeito negativo no DUC) e revistos em alta para 2024 (com um efeito positivo no DUC).

Zona tarifária de rota belgo-luxemburguesa	2023	2024
<i>Previsão de tráfego incluída no projeto de plano de desempenho revisto, expressa em milhares de unidades de serviço em rota</i>	2 445	2 542
Previsão de tráfego atualizada incluída nos projetos de planos de desempenho finais, expressa em milhares de unidades de serviço em rota	2 404	2 560
Diferença	- 1,7 %	+ 0,7 %

Custos determinados para os anos civis de 2023 e 2024

- (24) Os custos determinados revistos em termos reais, expressos em EUR 2017, para os anos civis de 2023 e 2024, resultantes da aplicação das medidas corretivas referidas nos considerandos 8 a 19 e de outros ajustamentos aplicados no projeto de plano de desempenho final, são indicados no quadro seguinte:

Zona tarifária de rota belgo-luxemburguesa	2023	2024
<i>Custos determinados em EUR 2017, conforme estabelecido no projeto de plano de desempenho revisto</i>	230,2 milhões de EUR	228,5 milhões de EUR
Custos determinados revistos em EUR 2017, conforme estabelecido no projeto de plano de desempenho final	217,2 milhões de EUR	205,5 milhões de EUR
Diferença expressa em EUR 2017 e em percentagem	- 13,1 milhões de EUR - 5,7 %	- 23,0 milhões de EUR - 10,1 %

- (25) Em comparação com o projeto de plano de desempenho revisto, o efeito combinado das medidas corretivas estabelecidas no projeto de plano de desempenho final na base de custos da zona tarifária belgo-luxemburguesa ascende a – 12,8 milhões de EUR e a – 22,7 milhões de EUR, expressos em EUR 2017, para os anos de 2023 e 2024, respetivamente. Outras reduções de custos residuais de 0,3 milhões de EUR, expressos em EUR 2017, para 2023, e de 0,2 milhões de EUR, expressos em EUR 2017, para 2024, resultam de ajustamentos efetuados no que diz respeito às bases de custos da Administração da Navegação Aérea do Luxemburgo e das autoridades supervisoras nacionais da Bélgica e do Luxemburgo, respetivamente.
- (26) Nos termos da Decisão de Execução (UE) 2023/1336, a Comissão concluiu que os custos determinados fixados para a Administração da Navegação Aérea do Luxemburgo e para as autoridades supervisoras nacionais da Bélgica e do Luxemburgo não suscitavam preocupações. As conclusões conexas estabelecidas na Decisão de Execução (UE) 2023/1336 permanecem válidas, uma vez que não foram introduzidas grandes alterações no projeto de plano de desempenho final no que diz respeito a esses componentes de custo.

Avaliação dos objetivos de desempenho revistos

Avaliação dos objetivos de desempenho revistos com base nos critérios de avaliação estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317

- (27) A Comissão avaliou a coerência dos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos estabelecidos no projeto revisto de plano de desempenho final com base nos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas a), b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.
- (28) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota ao nível da zona tarifária de – 0,9 % durante o PR3 supera a tendência da União de +1,0 % durante o mesmo período.
- (29) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que a tendência do DUC em rota de longo prazo ao nível da zona tarifária de – 0,2 % durante o PR2 e o PR3 fica aquém da tendência da União de longo prazo de – 1,3 % para o mesmo período.
- (30) Quanto ao critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão observa que o valor de referência para o DUC de 83,26 EUR da zona tarifária belgo-luxemburguesa, expresso em EUR 2017, é 13,2 % inferior ao valor de referência médio de 73,53 EUR, expresso em EUR 2017, do grupo de comparação relevante.

Avaliação das medidas relacionadas com a capacidade invocadas pela Bélgica para justificar os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União

- (31) É necessário examinar se os desvios em relação aos critérios estabelecidos no anexo IV, ponto 1.4, alíneas b) e c), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, referidos nos considerandos 29 e 30, podem ser considerados necessários e proporcionados em conformidade com o ponto 1.4, alínea d), do mesmo anexo, desde que o desvio observado em relação à tendência do DUC a longo prazo a nível da União se deva exclusivamente a custos determinados adicionais decorrentes das medidas necessárias para alcançar os objetivos de desempenho no domínio essencial de desempenho da capacidade.
- (32) Tendo em conta os cálculos efetuados pelo PRB, a Comissão observa que a diferença estimada entre os custos determinados para o PR3 fixados no projeto de plano de desempenho final para a zona tarifária belgo-luxemburguesa para o ano de 2024 e os custos determinados que seriam necessários para cumprir a tendência do DUC a longo prazo a nível da União é de aproximadamente 19,4 milhões de EUR, expressos em EUR 2017.
- (33) No que diz respeito ao critério de avaliação estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão constata que o projeto de plano de desempenho final inclui sete medidas para a consecução dos objetivos de capacidade («medidas relacionadas com a capacidade»), que são consideradas pela Bélgica como necessárias para a consecução dos objetivos de capacidade e que, segundo a Bélgica, justificariam os desvios dos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível local em relação aos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União. Duas dessas medidas relacionadas com a capacidade (a seguir «medidas 1 e 2») dizem respeito à skeyes e cinco dessas medidas relacionadas com a capacidade (a seguir «medidas 3 a 7») dizem respeito ao MUAC. A Comissão já avaliou essas medidas relacionadas com a capacidade, tal como incluídas no projeto de plano de desempenho revisto, no âmbito da análise pormenorizada a que se refere o considerando 1. As conclusões conexas foram apresentadas na Decisão de Execução (UE) 2023/1336.
- (34) As medidas 3 a 7 permanecem inalteradas no projeto de plano de desempenho final, pelo que as conclusões da Comissão durante a análise pormenorizada relativa a essas medidas continuam válidas. Por conseguinte, as medidas 3 a 7 são consideradas necessárias e proporcionadas para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade, com base nas conclusões pormenorizadas apresentadas na Decisão de Execução (UE) 2023/1336. Por outro lado, a Bélgica alterou as medidas 1 e 2 no projeto de plano de desempenho final, por isso essas medidas tiveram de ser reavaliadas.

Avaliação da medida 1 alterada

- (35) A medida 1 inclui o recrutamento e a formação de controladores de tráfego aéreo («ATCO») pela skeyes, a fim de manter níveis adequados de ATCO no PR3 e no quarto período de referência («PR4»).
- (36) A Comissão já concluiu, na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, que a medida 1 é necessária para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade local. No entanto, a Comissão considerou que a Bélgica não tinha justificado, no projeto de plano de desempenho revisto, a totalidade dos custos alegadamente imputáveis à medida 1. Por conseguinte, uma parte dos custos da medida 1 foi considerada injustificada à luz da realização dos objetivos de capacidade, uma vez que a Bélgica não fundamentou esses custos durante o exame pormenorizado referido no considerando 1, incluindo no que diz respeito ao alegado impacto da inflação nos custos.
- (37) A Comissão constata que a Bélgica apresentou estimativas de custos mais elevadas para a medida 1 para 2023 e 2024 no projeto de plano de desempenho final. A Bélgica explica que tal se deve a montantes adicionais relacionados com os custos de pessoal incorridos pela skeyes com a remuneração dos instruídos no domínio do controlo de tráfego aéreo para os serviços de rota. A Bélgica afirma que esses custos tinham sido omitidos por lapso dos custos da medida 1 nos projetos de planos de desempenho anteriores que tinha apresentado para o PR3.
- (38) Com base nas informações fornecidas no projeto de plano de desempenho final, os custos adicionais de pessoal a que se refere o considerando 37 estão diretamente relacionados com as medidas de reforço da capacidade tomadas ao abrigo da medida 1 que a Comissão já considerou, na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, pertinentes para alcançar os objetivos de desempenho da capacidade local. Esses custos adicionais de pessoal devem, além disso, ser considerados proporcionados à luz do objetivo de garantir o fornecimento seguro e contínuo da capacidade de controlo de tráfego aéreo necessária no PR3. Por conseguinte, no que diz respeito à medida 1, é adequado incluir esses custos de pessoal no cálculo dos custos considerados necessários e proporcionados para a consecução dos objetivos de capacidade.
- (39) Relativamente a todos os outros aspetos da medida 1, confirmam-se as conclusões apresentadas na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, uma vez que o projeto de plano de desempenho final não contém quaisquer argumentos ou elementos de prova que exijam uma reabertura da análise da Comissão.

Avaliação da medida 2 alterada

- (40) A medida 2 diz respeito à modernização pela skeyes do respetivo sistema de gestão do tráfego aéreo («ATM»), a fim de apoiar a integração dos serviços de navegação aérea civis e militares e melhorar a capacidade e as eficiências operacionais.
- (41) Na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, a Comissão constatou que a medida 2 incluía dois elementos, nomeadamente, a atualização do atual sistema ATM da skeyes e a substituição, a mais longo prazo, desse sistema ATM por um sistema único, integrado e harmonizado de gestão do espaço aéreo, a desenvolver em conjunto com o MUAC e a Defesa belga no âmbito do projeto «Shared Air Traffic Services System 3» («projeto SAS 3»). No entanto, a Comissão constatou, à luz das informações credíveis disponíveis na altura, que existiam sérias dúvidas quanto à execução efetiva do projeto SAS 3. Além disso, a Comissão excluiu determinados custos apresentados no âmbito da medida 2 dos custos adicionais considerados necessários e proporcionados no que diz respeito à consecução dos objetivos de capacidade, justificando assim um desvio em relação aos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União.
- (42) A Comissão observa que a Bélgica alterou a medida 2 no projeto de plano de desempenho final, tanto no que diz respeito ao seu conteúdo como aos seus custos. Por um lado, a Bélgica confirma que a modernização intermédia prevista do sistema ATM deverá ser implementada em 2023-2024 como medida transitória antes da implantação de um novo sistema ATM que deverá entrar em funcionamento no final do PR4. Por outro lado, a Bélgica reconhece que o projeto SAS 3, cujo objetivo era o desenvolvimento do novo sistema ATM, foi suspenso porque «os riscos do projeto em termos de âmbito, planeamento e âmbito eram demasiado elevados para a skeyes». De acordo com a Bélgica, «a skeyes está atualmente em diálogo com a Defesa belga para definir o melhor caminho para a modernização do sistema que deverá entrar em funcionamento em 2028». No entanto, a Bélgica não apresenta quaisquer opções no projeto de plano de desempenho final, com vista a substituir ou alterar o projeto SAS3.

- (43) A Comissão constata ainda que foram alterados os custos associados à medida 2 para 2023 e 2024 no projeto de plano de desempenho final. Esses custos foram reavaliados em baixa à luz do estado mais recente dos investimentos previstos no sistema ATM.
- (44) Com base na análise das informações e argumentos atualizados apresentados pela Bélgica, no que diz respeito à Medida 2, a Comissão confirma as conclusões constantes da Decisão de Execução (UE) 2023/1336. É evidente que a inclusão de quaisquer custos referentes ao futuro novo sistema ATM, quer com base no projeto SAS3, quer com base em qualquer solução técnica alternativa a selecionar pela skeyes, seria prematura, uma vez que a decisão de investimento correspondente não foi tomada e o investimento não está previsto antes do final do PR4. Além disso, a Comissão reitera a sua constatação de que apenas os custos de depreciação e o custo de capital diretamente decorrentes de investimentos na modernização ou substituição de um sistema ATM devem ser tidos em conta na justificação de desvios em relação aos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União.
- (45) Por conseguinte, no que diz respeito aos custos adicionais considerados necessários e proporcionados para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade, os custos a ter em conta no que diz respeito à medida 2 são os relacionados com os custos de depreciação e ao custo do capital incorrido para a modernização intermédia do sistema ATM da skeyes, conforme especificado na Decisão de Execução (UE) 2023/1336.

Conclusões sobre as medidas relacionadas com a capacidade invocadas pela Bélgica e pelo Luxemburgo para justificar os desvios observados em relação às tendências da relação custo-eficiência a nível da União

- (46) No que diz respeito ao critério estabelecido no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, a Comissão conclui, com base nas conclusões estabelecidas nos considerandos 31 a 45, que os custos apresentados no projeto de plano de desempenho final para as medidas 1 e 2 são parcialmente necessários e proporcionados para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade, ao passo que, no que diz respeito às medidas 3 a 7, os custos apresentados são plenamente necessários e proporcionados para a consecução desses objetivos.
- (47) Tendo em conta a análise efetuada pelo PRB, o quadro seguinte indica o impacto monetário calculado das medidas relacionadas com a capacidade na tendência do DUC para a zona tarifária belgo-luxemburguesa no que diz respeito ao ano pertinente, ou seja, 2024:

Medidas relacionadas com a capacidade apresentadas no projeto de plano de desempenho final	Repercussões monetárias sobre a tendência do DUC a nível da União na zona tarifária belgo-luxemburguesa, expressa em EUR 2017, tendo em conta os custos considerados necessários e proporcionados pela Comissão para a consecução dos objetivos de capacidade ⁽¹⁾
Medida 1	8,2 milhões de EUR ⁽²⁾
Medida 2	0,3 milhões de EUR ⁽³⁾
Medida 3	4,3 milhões de EUR
Medida 4	0,3 milhões de EUR
Medida 5	4,7 milhões de EUR
Medida 6	1,4 milhões de EUR
Medida 7	0,3 milhões de EUR
Total	19,5 milhões de EUR

(1) Cálculos baseados no índice de inflação atualizado utilizado no projeto de plano de desempenho final.

(2) Montante revisto que reflete a parte dos custos da medida 1 que a Comissão considerou necessária e proporcionada para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade local, em conformidade com os considerandos 47 e 48.

(3) Montante que reflete a parte dos custos da medida 2 que a Comissão considerou necessária e proporcionada para a consecução dos objetivos de desempenho da capacidade local, em conformidade com o considerando 54. Esse montante não se alterou desde o estabelecimento das medidas corretivas a tomar pela Bélgica e pelo Luxemburgo na Decisão de Execução (UE) 2023/1336.

- (48) As medidas relacionadas com a capacidade indicadas no quadro do considerando (52) representaram um excedente total de 19,5 milhões de EUR expresso em EUR 2017 em relação à base de custos de 2024. Por conseguinte, o desvio observado de 19,4 milhões de EUR, expresso em EUR 2017, em relação à tendência do DUC a longo prazo a nível da União, descrito no considerando (32), deve ser considerado inteiramente justificado pelos custos determinados adicionais decorrentes das medidas relacionadas com a capacidade apresentadas no projeto de plano de desempenho final.
- (49) Assim, a Comissão conclui que o critério estipulado no anexo IV, ponto 1.4, alínea d), subalínea i), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317 foi cumprido.

Conclusão sobre a avaliação das medidas corretivas destinadas a assegurar a coerência dos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos com os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência a nível da União

- (50) Com base nas constatações apresentadas nos considerandos 6 a 49, a Comissão conclui que as medidas corretivas estabelecidas no projeto de plano de desempenho final resultam numa redução dos custos determinados para a zona tarifária belgo-luxemburguesa. Tal conduz aos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos, que devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o PR3.

Revisão dos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos para os serviços de navegação aérea de terminal

- (51) Na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, a Comissão manifestou preocupações quanto aos objetivos da relação custo-eficiência dos serviços de terminal propostos pela Bélgica no projeto de plano de desempenho revisto e considerou que a Bélgica deveria justificar esses objetivos de forma mais circunstanciada ou revê-los em baixa.
- (52) A Comissão observa que o projeto de plano de desempenho final inclui objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para os serviços de terminal melhorados para a Bélgica no que diz respeito aos anos civis de 2023 e 2024, incluindo uma redução dos custos determinados de 1,8 milhões de EUR, para 2023, e de 1,4 milhões de EUR, para 2024, expressos em EUR 2017. No entanto, a tendência do DUC dos serviços de terminal da Bélgica de +3,1 % durante o PR3 continua a ser superior à tendência do DUC em rota de -0,9 % durante o PR3 e continua a ser superior à tendência real do DUC dos serviços de terminal de +0,5 % observada durante o PR2. Além disso, o DUC terminal continua a ser mais elevado, com uma margem significativa estimada em 52,8 %, em comparação com a média do DUC terminal do seu grupo de aeroportos de referência relevante. A Comissão observa igualmente que a Bélgica não apresentou quaisquer justificações adicionais no projeto de plano de desempenho final no que diz respeito ao nível dos seus objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência dos serviços de terminal.
- (53) Com base nas constatações apresentadas no considerando 52, a Comissão conclui que os objetivos revistos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência dos serviços de terminal de Bélgica continuam a suscitar preocupações. A Comissão reitera, pois, o seu ponto de vista, tal como estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, de que a Bélgica deve rever em baixa esses objetivos ou apresentar justificações adequadas os mesmos. A Bélgica deve dar resposta a essa observação no contexto da adoção do seu plano de desempenho final nos termos do artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317.

Revisão dos regimes de incentivos referidos no artigo 11.º do Regulamento de Execução (UE) 2019/317

- (54) Na Decisão de Execução (UE) 2023/1336, a Comissão concluiu que a Bélgica deve rever os seus regimes de incentivos para alcançar os objetivos de capacidade em rota e de terminal de modo a que a desvantagem financeira máxima decorrente desses regimes de incentivos tenha um impacto significativo nas receitas em risco. A Comissão observa que, no entanto, a Bélgica manteve os seus regimes de incentivos inalterados no projeto de plano de desempenho final.
- (55) Por conseguinte, a Comissão conclui que os regimes de incentivos à capacidade em rota e de terminal estabelecidos pela Bélgica no projeto de plano de desempenho final continuam a suscitar preocupações. Consequentemente, a Comissão reitera a sua opinião de que a Bélgica deve rever, no contexto da adoção do seu plano de desempenho final, nos termos do artigo 16.º, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317, os seus regimes de incentivos para alcançar os objetivos de capacidade de rota e de terminal, a fim de que a desvantagem financeira máxima decorrente desses regimes de incentivos seja fixada a um nível que tenha um impacto significativo nas receitas em risco, conforme expressamente exigido pelo artigo 11.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2019/317. Na opinião da Comissão, essa revisão deverá conduzir a uma desvantagem financeira máxima equivalente ou superior a 1 % dos custos determinados.

CONCLUSÃO

- (56) As medidas corretivas incluídas no projeto de plano de desempenho final no que diz respeito aos objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos para a zona tarifária belgo-luxemburguesa devem ser consideradas conformes com a Decisão de Execução (UE) 2023/1336. Na sequência dessas medidas corretivas, os objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência revistos devem ser considerados coerentes com os objetivos de desempenho correspondentes a nível da União para o PR3.
- (57) A Comissão observa que, no entanto, a Bélgica não abordou, em relação ao seu projeto de plano de desempenho final, as seguintes questões relacionadas com as conclusões apresentadas pela Comissão durante o exame pormenorizado referido no considerando 1 e apresentado na Decisão de Execução (UE) 2023/1336:
- a) Aplicação incorreta das respetivas disposições jurídicas que regem a partilha de risco no que respeita ao tráfego, a partilha de risco no que respeita aos custos e os regimes de incentivos no que diz respeito ao MUAC;
 - b) Mecanismos de financiamento incorretos para os custos incorridos com serviços prestados pela skyes e pelo MUAC em zonas transfronteiriças;
 - c) Repartição incorreta dos custos de aproximação entre os serviços de navegação aérea em rota e de terminal no que diz respeito à skyes;
 - d) Nível incorreto de desvantagens financeiras máximas nos regimes de incentivos da Bélgica que apoiam a consecução dos objetivos de capacidade em rota e de terminal, tal como referido nos considerandos 54 e 55.
- (58) Por conseguinte, a Comissão conclui que a Bélgica deve abordar, sem demora, as conclusões apresentadas no considerando 57. Esta conclusão não prejudica eventuais processos por infração a que a Comissão possa dar início relativamente a essas conclusões,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As medidas corretivas estabelecidas no projeto de plano de desempenho final apresentado pela Bélgica à Comissão em 7 de novembro de 2023, nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, no que diz respeito aos seus objetivos de desempenho em matéria da relação custo-eficiência para o terceiro período de referência, estão em conformidade com a Decisão de Execução (UE) 2023/1336.

Os objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho final apresentado pela Bélgica em 7 de novembro de 2023 nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e estabelecidos no anexo da presente decisão são coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência estabelecidos na Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão ⁽⁵⁾.

Artigo 2.º

O destinatário da presente decisão é o Reino da Bélgica.

Feito em Bruxelas, em 13 de dezembro de 2023.

Pela Comissão
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro da Comissão

⁽⁵⁾ Decisão de Execução (UE) 2021/891 da Comissão, de 2 de junho de 2021, que estabelece os objetivos de desempenho revistos a nível da União da rede de gestão do tráfego aéreo para o terceiro período de referência (2020-2024) e que revoga a Decisão de Execução (UE) 2019/903 (JO L 195 de 3.6.2021, p. 3), ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj.

ANEXO

Objetivos de desempenho incluídos no projeto de plano de desempenho final apresentado pela Bélgica nos termos do Regulamento (CE) n.º 549/2004, considerados coerentes com os objetivos de desempenho a nível da União para o terceiro período de referência

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA SEGURANÇA

Eficácia da gestão da segurança

Bélgica	Objetivos em matéria de eficácia da gestão da segurança, expressos por nível de aplicação, do nível A ao nível D da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação («AESA»).		
Prestador de serviços de navegação aérea em causa	Objetivo de gestão da segurança	2023	2024
skeyes	Política e objetivos de segurança	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D
	Garantia de segurança	C	C
	Promoção da segurança	C	C
	Cultura de segurança	C	C
MUAC	Política e objetivos de segurança	C	C
	Gestão dos riscos para a segurança	D	D
	Garantia de segurança	C	C
	Promoção da segurança	C	C
	Cultura de segurança	C	C

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DO AMBIENTE

Eficiência de voo horizontal em rota média da trajetória real

Bélgica	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho do ambiente, expressos como a eficiência de voo horizontal em rota média da trajetória real	3,00 %	3,00 %

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA CAPACIDADE

Atraso ATFM em rota médio, expresso em minutos por voo

Bélgica	2023	2024
Objetivos no domínio essencial de desempenho da capacidade, expressos em minutos de atraso ATFM por voo	0,17	0,17

DOMÍNIO ESSENCIAL DE DESEMPENHO DA RELAÇÃO CUSTO-EFICIÊNCIA

Custo unitário determinado para os serviços de navegação aérea em rota

Zona tarifária de rota belgo-luxemburguesa	Valor de referência de 2014	Valor de referência de 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objetivos da relação custo-eficiência em rota, expressos como o custo unitário determinado em rota (em termos reais, em EUR 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR