PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2023/1336

ze dne 16. června 2023

o nápravných opatřeních, která mají přijmout Belgie a Lucembursko, pokud jde o některé výkonnostní cíle pro třetí referenční období v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004

(oznámeno pod číslem C(2023)3852)

(Pouze nizozemské a francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe ([1]) (rámcové nařízení), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) třetí pododstavec uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(1) Podle článku 10 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají členské státy vypracovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru závazné výkonnostní cíle na každé referenční období systému sledování výkonnosti traťových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto výkonnostní cíle musí být v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii přijatými Komisí na dotčené referenční období.

(2) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla prováděcím nařízením Komise (EU) 2020/1627 ([3]) stanovena na třetí referenční období mimořádná opatření, která se odchylují od prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Na základě toho stanovilo prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ([4]) revidované výkonnostní cíle pro celou Unii na třetí referenční období.

(3) Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Nizozemsko přijaly společně na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru střední Evropa (dále jen „FABEC“) návrh plánu výkonnosti na třetí referenční období (dále jen „návrh plánu výkonnosti“), který byl předložen Komisi v říjnu 2021. Na základě posouzení dospěla Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 ([5]) k závěru, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb (dále jen „belgicko-lucemburská oblast zpoplatnění“) obsažené

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).

([4]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

([5]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kyprem, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů (Úř. věst. L 135, 12.5.2022, s. 4).

v uvedeném návrhu plánu výkonnosti nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a stanovila doporučení pro revizi uvedených místních výkonnostních cílů. Členem bloku FABEC je rovněž Švýcarsko, které bylo součástí návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC. Švýcarsko jako třetí země, na kterou se vztahuje systém sledování výkonnosti a systém poplatků podle dohody o letecké dopravě mezi EU a Švýcarskem, bylo o nesouladu místních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů Belgie a Lucemburska obsažených v návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC informováno samostatně prostřednictvím prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2022/780 ([6]) ze dne 13. dubna 2022.

(4) Dne 13. července 2022 předložily Belgie, Německo, Francie, Lucembursko a Nizozemsko Komisi revidovaný návrh plánu výkonnosti bloku FABEC (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“) na třetí referenční období.

(5) Dne 24. října 2022 Komise zahájila svým rozhodnutím (EU) 2022/2255 ([7]) podrobné šetření uvedené v čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 (dále jen „podrobné šetření“) týkající se revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů navržených pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, které jsou součástí revidovaného návrhu plánu výkonnosti.

(6) Dne 28. října 2022, 3. listopadu 2022 a 4. listopadu 2022 Francie, Německo a Nizozemsko informovaly Komisi o tom, že odstoupily od revidovaného návrhu plánu výkonnosti, který byl vypracován společně na úrovni bloku FABEC. Současně tyto členské státy předložily Komisi jednotlivé revidované návrhy vnitrostátních plánů výkonnosti pro třetí referenční období.

(7) Po novém posouzení Komise zjistila, že příslušné revidované vnitrostátní výkonnostní cíle jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a oznámila to Francii, Německu a Nizozemsku prostřednictvím rozhodnutí Komise (EU) 2023/176 ([8]), (EU) 2023/177 ([9]), respektive (EU) 2023/179 ([10]). Rovněž Švýcarsko informovalo Komisi o svém odstoupení od revidovaného návrhu plánu výkonnosti a současně dne 4. listopadu 2022 předložilo revidovaný návrh národního plánu výkonnosti. Komise zjistila, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu vnitrostátního plánu výkonnosti Švýcarska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a oznámila to Švýcarsku rozhodnutím Komise (EU) 2022/178 ze dne 14. prosince 2022.

(8) Belgie a Lucembursko žádné samostatné vnitrostátní plány výkonnosti neoznámily. Základem pro posouzení výkonnostních cílů Belgie a Lucemburska je proto i nadále revidovaný návrh plánu výkonnosti, který byl dříve vypracován na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru a u něhož Komise provedla podrobné šetření na základě svého rozhodnutí (EU) 2022/2255.

([6]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/780 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Švýcarskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů (Úř. věst. L 139, 18.5.2022, s. 218).

([7]) Rozhodnutí Komise (EU) 2022/2255 ze dne 24. října 2022 o zahájení podrobného šetření některých výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na třetí referenční období předloženém na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru Belgií, Německem, Francií, Lucemburskem a Nizozemskem v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (Úř. věst. L 297, 17.11.2022, s. 71).

([8]) Rozhodnutí Komise (EU) 2023/176 ze dne 14. prosince 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Francií podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období (Úř. věst. L 25, 27.1.2023, s. 70).

([9]) Rozhodnutí Komise (EU) 2023/177 ze dne 14. prosince 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Německem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období (Úř. věst. L 25, 27.1.2023, s. 79).

([10]) Rozhodnutí Komise (EU) 2023/179 ze dne 14. prosince 2022 o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Nizozemskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období (Úř. věst. L 25, 27.1.2023, s. 95).

(9) Toto rozhodnutí by proto mělo být určeno pouze Belgii a Lucembursku, protože Francie, Německo a Nizozemsko od revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého blokem FABEC odstoupily a předložily samostatné vnitrostátní plány výkonnosti. U těchto plánů byl konstatován soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii (viz rozhodnutí Komise uvedená v (7). bodě odůvodnění).

(10) Dne 27. října 2022 zaslaly útvary Komise Belgii první žádost o informace týkající se prvků, které jsou předmětem podrobného šetření. Dopis útvarů Komise Belgii ze dne 27. října 2022 byl současně zaslán také Lucembursku, a to pouze pro informaci. V reakci na tuto žádost belgické orgány předaly útvarům Komise dne 6. listopadu 2022 a 9. listopadu 2022 informace, které obdržely od poskytovatelů letových navigačních služeb.

(11) Dne 9. listopadu 2022 se útvary Komise sešly s belgickými orgány.

(12) Dne 11. listopadu 2022 zaslaly útvary Komise Belgii druhou žádost o informace a dne 28. listopadu 2022 obdržely od belgických orgánů další dokumenty. Dopis útvarů Komise Belgii ze dne 11. listopadu 2022 byl současně zaslán také Lucembursku, a to pouze pro informaci.

(13) Dne 29. listopadu 2022 požádaly útvary Komise Belgii o dodatečné informace. Belgické orgány na tuto žádost odpověděly dne 8. prosince 2022 a rovněž doplnily údaje a informace, které předložily dne 28. listopadu 2022. Dopis útvarů Komise Belgii ze dne 29. listopadu 2022 byl současně zaslán také Lucembursku, a to pouze pro informaci.

(14) Ve dnech 8. prosince a 15. prosince 2022 se útvary Komise sešly s belgickými orgány.

(15) Dne 20. prosince 2022 zaslaly útvary Komise Belgii konečnou žádost o informace. Belgické orgány poskytly v reakci na tuto žádost dne 12. ledna 2023 dodatečné informace. Dopis útvarů Komise Belgii ze dne 20. prosince 2022 byl současně zaslán také Lucembursku, a to pouze pro informaci.

(16) Dne 3. února 2023 vyzvaly útvary Komise Lucembursko, aby předložilo případné doplňující připomínky nebo komentáře k materiálům poskytnutým Belgií v reakci na žádosti o informace uvedené v (10)., (12)., (13). a (15). bodě odůvodnění. Lucemburské orgány na žádost útvarů Komise nepředložily žádné informace.

(17) Dne 2. března 2023 se útvary Komise setkaly s orgány Belgie a Lucemburska.

POSOUZENÍ REVIDOVANÝCH VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ BĚHEM PODROBNÉHO ŠETŘENÍ

Rozsah podrobného šetření

(18) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávy o posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti a o podrobném šetření revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů navržených pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění.

(19) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti, kapacity a životního prostředí stanovené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti zůstaly nezměněny. Komise ve svém prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/758 a v rozhodnutí (EU) 2022/2255 neuvedla žádná zjištění týkající se těchto výkonnostních cílů. V tomto rozhodnutí proto nejsou k posouzení výkonnostních cílů v oblasti bezpečnosti, kapacity a životního prostředí uvedeny žádné další připomínky.

(20) Vzhledem k pochybnostem uvedeným v rozhodnutí (EU) 2022/2255, jež se týkaly souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, měla Komise při podrobném šetření možnost dále analyzovat výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů navržené Belgií a Lucemburskem (uvedené v tabulce níže).

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–202-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby pro stanovené jednotkové náklady vyjádřené v reálných cenách z roku 2017	**81,7-8 EUR**	**83,2-6 EUR**	**189,5-2 EUR**	**104,4-7 EUR**	**94,1-8 EUR**	**89,8-7 EUR**

(21) Podrobné šetření zahrnovalo prvky stanovené v příloze rozhodnutí (EU) 2022/2255 a bylo zaměřeno na služby týkající se vzdušného prostoru Belgie. Z tohoto důvodu byly žádosti útvarů Komise o informace (viz (10). až (15). bod odůvodnění) adresovány belgickým orgánům, zatímco příslušné vnitrostátní orgány Lucemburska tyto žádosti obdržely pouze pro informaci.

Posouzení revidovaných výkonnostních cílů na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317

(22) Komise posoudila soulad revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů uvedených v (18). bodě odůvodnění s výkonnostními cíli pro celou Unii v souladu s kritérii pro posouzení uvedenými v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317, přičemž zohlednila zjištění podrobného šetření, která jsou uvedena níže v (26). až (67). bodě odůvodnění.

(23) Pokud jde o kritéria stanovená v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění zaostávají jak za vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období, tak za dlouhodobým vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve druhém referenčním období i třetím referenčním období dohromady. Vývojový trend stanovených jednotkových nákladů pro třetí referenční období v Belgii a Lucembursku ve výši +1,9 % totiž neodpovídá vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve výši +1,0 % za stejné období, přičemž jejich dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů ve výši +1,1 % je výrazně vyšší než úroveň odpovídajícího trendu pro celou Unii, a to -1,3 %.

(24) Pokud jde o kritérium stanovené v příloze IV bodě 1.4 písm. c) prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise zjistila, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Belgii a Lucembursku ve výši 83,26 EUR v reálných cenách z roku 2017 je o 13,2 % vyšší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 73,53 EUR v reálných cenách z roku 2017.

(25) V rámci podrobného šetření Komise dále odůvodnila své posouzení výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů Belgie a Lucemburska na základě kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317 analýzou následujících prvků:

— stanovené náklady pro oblast zpoplatnění rozdělené podle jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb,

— složitost poskytování letových navigačních služeb v oblasti zpoplatnění,

— ujednání o přeshraničním poskytování služeb se sousedními zeměmi a jejich provozní a finanční dopad a

— rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby.

Zjištění týkající se stanovených nákladů pro oblast zpoplatnění rozdělených podle jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb

(26) Komise konstatuje, že výsledkem revidovaného návrhu plánu výkonnosti jsou stanovené jednotkové náklady na rok 2024 ve výši 89,87 EUR (v reálných cenách z roku 2017) pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, jak je uvedeno v (18). bodě odůvodnění. Jedná se o nejvyšší úroveň stanovených jednotkových nákladů na rok 2024 ze všech oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb zahrnutých do oblasti působnosti systému sledování výkonnosti a systému poplatků.

(27) Zkoumanou oblast zpoplatnění obsluhují tři poskytovatelé letových navigačních služeb, a to společnosti skeyes, Středisko řízení horního vzdušného prostoru v Maastrichtu (dále jen „MUAC“) a Lucemburská správa letové navigace (dále jen „ANA Lucembursko“). Stanovené náklady dále vznikají v souvislosti s vnitrostátními kontrolními orgány v Belgii a Lucembursku.

(28) V tabulce níže je uvedeno, jak je nákladový základ oblasti zpoplatnění rozdělen podle jednotlivých subjektů a jak se příslušné náklady těchto subjektů vyvíjely v čase.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	**základní hodnota pro rok 2014** (v reálných cenách z roku 2017)	**základní hodnota pro rok 2019** (v reálných cenách z roku 2017)	**stanovené náklady pro rok 2024** (v reálných cenách z roku 2017)	**Změna** ([11]) **za rok v letech 2014 až 2024**	**Změna** ([12]) **za rok v letech 2019 až 2024**
skeyes	114 mil. EUR	131 mil. EUR	135 mil. EUR	**+ 1,8 %**	**+ 0,7 %**
MUAC	54 mil. EUR	61 mil. EUR	75 mil. EUR	**+ 3,7 %**	**+ 5,5 %**
ANA Lucembursko	6 mil. EUR	6 mil. EUR	6 mil. EUR	**+ 0,7 %**	-0,9 %
Vnitrostátní kontrolní orgány Belgie a Lucemburska ([13])	13 mil. EUR	13 mil. EUR	12 mil. EUR	-0,5 %	-1,9 %
Celkem	**187 mil.** EUR	**211 mil.** EUR	**228 mil.** EUR	**+ 2,2 %**	**+ 2,0 %**

(29) Pokud jde o stanovené náklady na rok 2024, Komise konstatuje, že 59 % stanovených nákladů v oblasti zpoplatnění vzniká společnosti skeyes, zatímco na organizaci MUAC připadá 33 % nákladového základu. Společný podíl společnosti ANA Lucembursko a belgických a lucemburských vnitrostátních kontrolních orgánů představuje 8 % stanovených nákladů.

(30) Komise uznává, že oproti návrhu plánu výkonnosti snižuje revidovaný návrh plánu výkonnosti celkové stanovené náklady pro oblast zpoplatnění na rok 2024 o 19,3 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Komise konstatuje, že k tomuto poklesu do značné míry přispívá společnost skeyes, která snížila náklady o 16 milionů EUR (v reálných cenách z roku 2017). Podle Belgie dosáhla společnost skeyes tohoto snížení nákladů prostřednictvím:

— zlepšení produktivity (-5,5 mil. EUR v reálných cenách z roku 2017),

— revize investičního plánu a dalších provozních nákladů (-4,2 mil. EUR v reálných cenách z roku 2017) a

— mimořádného snížení nákladů v důsledku přebytku vyplývajícího z rozdílu mezi stanovenými náklady uvedenými v návrhu plánu výkonnosti na rok 2021 a skutečnými náklady vykázanými v uvedeném roce (-6,5 mil. EUR v reálných cenách z roku 2017).

([11]) Složená roční míra růstu (CAGR).
([12]) Složená roční míra růstu (CAGR).
([13]) Náklady vzniklé Belgii a Lucembursku v souvislosti s Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu (Eurocontrol) ze dne 13. prosince 1960 (v posledním znění) jsou zahrnuty do nákladů NSA.

(31) Na druhou stranu Komise konstatuje, že náklady organizace MUAC přidělené oblasti zpoplatnění se v revidovaném návrhu plánu výkonnosti téměř nezměnily, neboť došlo pouze k malému snížení nákladů ve výši 0,3 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017).

(32) Na základě hodnocení provedeného orgánem pro kontrolu výkonnosti Komise konstatuje, že jak společnost skeyes, tak organizace MUAC výrazně zvýšily své náklady vyjádřené v reálných cenách oproti druhému referenčnímu období a že tyto náklady v průběhu třetího referenční období dále rostly, a to především v důsledku vyšších nákladů na zaměstnance a dalších provozních nákladů. Plánuje se, že v roce 2024 budou náklady na zaměstnance společnosti skeyes o 6,9 % vyšší než v roce 2019, což představuje rozdíl 6,5 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). V případě organizace MUAC je nárůst nákladů na zaměstnance vynaložených v oblasti zpoplatnění oproti situaci v roce 2019 ještě výraznější, neboť se plánuje, že tyto náklady budou v roce 2024 o 30 % vyšší než v roce 2019, což představuje nárůst o 15,0 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017).

(33) Stanovené náklady organizace ANA Lucembursko a belgických a lucemburských vnitrostátních kontrolních orgánů nevzbuzují žádné obavy.

Konkrétní zjištění týkající se společnosti skeyes

(34) Pokud jde o společnost skeyes, která má na stanovených nákladech v oblasti zpoplatnění největší podíl, obdržela Komise od orgánu pro kontrolu výkonnosti dodatečnou srovnávací analýzu. Z této analýzy vyplývá, že relativní výkonnost v oblasti efektivity nákladů společnosti skeyes se zhoršila ve srovnání s LVNL ([14]), které má velmi podobné provozní prostředí a které je pro účely posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů zařazeno do stejné srovnávací skupiny ([15]). Na konci druhého referenčního období byly jednotkové náklady společnosti skeyes na rok 2019 o 2,2 % vyšší než jednotkové náklady LVNL ([16]). Očekává se, že do konce třetího referenčního období v roce 2024 po úpravě jednotkových nákladů společnosti skeyes o jednorázové snížení nákladů ve výši 6,5 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) uvedeném ve (30). bodě odůvodnění, budou jednotkové náklady společnosti skeyes o 9,4 % vyšší než jednotkové náklady LVNL.

(35) Na základě hodnocení orgánu pro kontrolu výkonnosti je tento rozdíl v efektivitě nákladů mezi společností skeyes a LVNL způsoben především náklady na zaměstnance. Na základě revidovaného návrhu plánu výkonnosti plánuje společnost skeyes v roce 2024 vynaložit na zaměstnance o 23 % více prostředků na výkonovou jednotku traťových navigačních služeb než LVNL. Při vyjádření v penězích a po úpravě na roční nákladový základ společnosti skeyes by tento rozdíl představoval příplatek pro uživatele vzdušného prostoru ve výši 18,7 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) za uvedený rok.

(36) Komise dále konstatuje, že efektivitu nákladů společnosti skeyes významně ovlivňují náklady vyplývající ze systému předčasného odchodu do důchodu nazvaného „režim funkční dostupnosti DISPO“ (dále jen „režim DISPO“), který v souladu s belgickým právem ([17]) umožňuje řídícím letového provozu pracujícím ve společnosti skeyes odejít ze služby pět let před zákonným datem odchodu do důchodu. Během těchto pěti let pobírají příspěvek ve výši 75 % až 85 % svého posledního platu. Podle informací uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou řídící letového provozu v současné době umísťováni do režimu DISPO ve věku 56 let a tato věková hranice má být od roku 2025 zvýšena na 57 let.

(37) Komise konstatuje, že náklady na režim DISPO nese plně společnost skeyes, která tyto náklady přenáší na uživatele vzdušného prostoru prostřednictvím nákladového základu svých traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb. Na základě údajů o nákladech z minulosti a podrobných odhadů budoucích nákladů na třetí referenční období, které poskytla Belgie, činí náklady na traťové navigační služby vyplývající z režimu DISPO v průběhu třetího referenčního období celkem 29 milionů EUR (v reálných cenách z roku 2017) a ve srovnání s druhým referenčním obdobím se téměř zdvojnásobily. Pokud jde o rok 2024, Belgie uvádí, že stanovené náklady na traťové navigační služby vyplývající z režimu DISPO budou činit 8,7 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017).

(38) Komise uznává, že rostoucí nákladnost režimu DISPO v průběhu času je způsobena vyšším počtem řídících letového provozu, kteří tento systém využívají. Zatímco totiž v roce 2022 Belgie vykázala u společnosti skeyes jako celku v rámci režimu DISPO celkem 43 plných pracovních úvazků, předpokládá se, že v roce 2024 tento počet dosáhne 71 plných pracovních úvazků. Belgie očekává postupný trvalý nárůst počtu plných pracovních úvazků v rámci režimu DISPO i po třetím referenčním období, a to nejméně do roku 2030.

([14]) Řízení letového provozu v Nizozemsku (dále jen „LVNL“).

([15]) Jak je stanoveno v článku 6 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2021/891.

([16]) Jednotkové náklady společnosti skeyes i LVNL nezahrnují výkonové jednotky připadající v rámci příslušných oblastí zpoplatnění na organizaci MUAC. Jednotkové náklady společnosti skeyes a LVNL zahrnují všechny traťové navigační služby, včetně meteorologických služeb, které v Nizozemsku poskytuje poskytovatel meteorologických služeb jiný než LVNL.

([17]) Královský výnos ze dne 23. dubna 2017.

(39) Komise podotýká, že dotčení řídící letového provozu zůstávají během svého zařazení v rámci režimu DISPO společnosti skeyes k dispozici a mohou být touto společností kdykoli povoláni zpět do služby, s platem v plné výši, k plnění úkolů jiných, než jsou úkoly aktivního řídícího letového provozu. Z informací poskytnutých Belgií však vyplývá, že ve skutečnosti byl společností skeyes povolán zpět do služby pouze velmi omezený počet řídících letového provozu zařazených do režimu DISPO. Od roku 2015 bylo zpět do služby povoláno 17 řídících letového provozu, někteří z nich i několikrát, k výkonu různých funkcí. Vzhledem k odhadům uvedeným orgánem pro kontrolu výkonnosti poskytli tito řídící letového provozu povolaní zpět do služby v roce 2022 příspěvek k činnostem souvisejícím s poskytováním traťových navigačních služeb ve výši přibližně 4 plných pracovních úvazků. Tyto čtyři plné pracovní úvazky představují pouze desetinu celkového počtu plných pracovních úvazků, které mohly být v rámci režimu DISPO k dispozici. Z toho vyplývá, že společnost skeyes využívá zaměstnance, kteří jsou k dispozici v rámci režimu DISPO, jen ve velmi omezené míře.

(40) Belgie nenavrhla v revidovaném návrhu plánu výkonnosti žádná zmírňující opatření, která by omezila tento rostoucí finanční dopad režimu DISPO na nákladovou základnu třetího referenčního období.

Konkrétní zjištění týkající se organizace MUAC

(41) Komise dále zkoumala, jak členské státy, které jsou součástí dohody MUAC ([18]), a to Belgie, Německo, Lucembursko a Nizozemsko, rozdělují celkové stanovené náklady vzniklé v rámci organizace MUAC do svých příslušných oblastí zpoplatnění.

(42) V této souvislosti Komise podotýká, že stanovené náklady organizace MUAC se mezi státy této organizace rozdělují na základě jediného kritéria, a tím je počet kvalifikovaných řídících letového provozu, kteří jsou ve službě nebo se plánuje, že budou ve službě, ve třech sektorových skupinách ([19]) organizace MUAC k 1. lednu každého roku. Komise rovněž konstatuje, že 92 % nákladů bruselské sektorové skupiny (dále jen „sektor Brusel“) připadá na belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění. Další dvě sektorové skupiny organizace MUAC, a to „sektorová skupina DECO“ a „hannoverská sektorová skupina“, se nacházejí mimo zeměpisnou oblast působnosti belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění, a proto nevytvářejí náklady přidělené této oblasti zpoplatnění.

(43) Komise si je vědoma skutečnosti, že metodika přidělování nákladů byla stanovena v dohodě MUAC a vychází z předpokladu, že počet řídících letového provozu v každém sektoru odráží pracovní zátěž při poskytování služeb, a tedy i náklady na služby a složitost každého sektoru.

(44) Komise však podotýká, že Belgie v posledních letech vyjadřuje obavy ohledně dopadů této metodiky přidělování nákladů na její oblast zpoplatnění. Belgie zejména tvrdí, že její příspěvek k celkovým nákladům organizace MUAC vypočtený na základě počtu řídících letového provozu přidělených sektoru Brusel je nepřiměřeně vysoký, vezme-li se v úvahu skutečnost, že sektor Brusel vytváří relativně nižší počet výkonových jednotek a souvisejících příjmů než ostatní dva sektory organizace MUAC. Belgie dále uvádí, že vyšší náklady na výkonovou jednotku v sektoru Brusel organizace MUAC ve srovnání s ostatními dvěma sektory organizace MUAC vysvětluje větší složitost jejího vzdušného prostoru, která vede k dodatečnému pracovnímu zatížení řídících letového provozu.

(45) Na základě hodnocení orgánu pro kontrolu výkonnosti Komise konstatuje, že podíl celkových nákladů organizace MUAC přidělených Belgii a Lucembursku se v průběhu času skutečně zvýšil, neboť se zvýšil počet řídících letového provozu přidělených sektoru Brusel. V důsledku toho, zatímco v roce 2014 se Belgie a Lucembursko podílely na nákladech organizace MUAC 32 %, ve třetím referenčním období tento podíl vzrostl na 34 %. Dopad této změny na nákladový základ belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění dále zhoršuje celkové zvýšení celkových nákladů organizace MUAC. Komise podotýká, že stanovené náklady organizace MUAC pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění jsou na rok 2024 stanoveny reálně o 39 % výše než v roce 2014 ([20]), zatímco výkonové jednotky pro tuto oblast zpoplatnění mají být v roce 2024 podle prognózy pouze o 11 % vyšší než v roce 2014.

([18]) Dohoda o poskytování a provozování letových provozních služeb a zařízení organizací Eurocontrol ve středisku řízení letového provozu v Maastrichtu podepsaná dne 25. listopadu 1986.

([19]) Činnost organizace MUAC je rozdělena do tří sektorových skupin, a to do „bruselské sektorové skupiny“, „sektorové skupiny DECO“ a „hannoverské sektorové skupiny“.

([20]) Vypočítáno na základě základní hodnoty pro rok 2014.

(46) Komise bere na vědomí prohlášení Belgie, které učinila během podrobného šetření a v němž uvedla, že metodika financování nákladů organizace MUAC zavedená v roce 1986 „je založena na systému úhrady nákladů“ a „nesleduje hospodářskou regulaci, kterou ukládá systém sledování výkonnosti“. Podle souvisejících připomínek, které vznesl orgán pro kontrolu výkonnosti, organizace MUAC fakticky těží z tzv. systému úplné úhrady nákladů. Přestože je tedy organizace MUAC poskytovatelem letových navigačních služeb, který spadá do oblasti působnosti systému sledování výkonnosti a systému poplatků podle čl. 1 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, nenese finanční rizika ani neuplatňuje finanční pobídky vyplývající z mechanismu sdílení rizika provozu stanoveného v článku 27 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, z mechanismu sdílení nákladových rizik stanoveného v článku 28 uvedeného prováděcího nařízení 2019/317 a z pobídek za dosažení cílů v oblasti kapacity stanovených v čl. 11 odst. 3 uvedeného prováděcího nařízení.

(47) Komise podotýká, že informace získané poprvé během podrobného šetření týkajícího se provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků v souvislosti s organizací MUAC vyvolávají obavy, pokud jde o dodržování příslušných právních požadavků. Tímto závěrem není dotčeno případné řízení o nesplnění povinnosti, které může Komise v této věci zahájit.

Náklady související s odloženými nebo zrušenými investicemi druhého referenčního období

(48) Komise konstatuje, že v průběhu druhého referenčního období společnost skeyes i organizace MUAC odložily nebo zrušily několik plánovaných investic do dlouhodobých aktiv, které byly součástí plánu výkonnosti na druhé referenční období. Tyto investice byly částečně účtovány uživatelům vzdušného prostoru jako součást nákladového základu pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, přestože nebyly dokončeny, a nepřinesly tak očekávané provozní přínosy. Podle výpočtů provedených orgánem pro kontrolu výkonnosti to v nominálním vyjádření a pro druhé referenční období jako celek znamenalo zisk 7,8 milionu EUR v případě společnosti skeyes a 2,1 milionu EUR v případě organizace MUAC. Belgie uvádí, že uživatelům vzdušného prostoru neplánuje uhradit žádné částky účtované v rámci druhého referenčního období za plánované a nedokončené investice do dlouhodobých aktiv, neboť se domnívá, že v souvislosti s druhým referenčním obdobím neexistuje žádný právní požadavek, aby tak učinila.

(49) V případě, že některé z těchto investic druhého referenčního období budou dokončeny později, měly by vnitrostátní kontrolní orgány Belgie a Lucemburska v souladu s čl. 22 odst. 7 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 zajistit, aby veškeré příslušné částky, které již byly získány zpět v rámci druhého referenčního období, nebyly uživatelům vzdušného prostoru účtovány podruhé v rámci třetího referenčního období nebo v následujících referenčních obdobích.

Zjištění týkající se složitosti poskytování letových navigačních služeb v dané oblasti zpoplatnění a jejího vývoje v průběhu času

(50) Belgie a Lucembursko tvrdí, že klíčovým faktorem, který způsobuje odchylku jejich navrhovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, je složitost vzdušného prostoru. Belgie a Lucembursko zejména objasňují, že složitost belgicko-lucemburského vzdušného prostoru zvyšuje relativní pracovní zátěž řídících letového provozu, a tudíž má negativní dopad na produktivitu řídících letového provozu a na nákladový základ traťových navigačních služeb.

(51) S ohledem na zjištění orgánu pro kontrolu výkonnosti Komise připouští, že vzdušný prostor v oblasti zpoplatnění v Belgii a Lucembursku je vzhledem k vysokému počtu letů a různorodosti letových drah značně složitý. Společnost skeyes a organizace MUAC proto čelí složitým provozním podmínkám.

(52) Komise však konstatuje, že Belgie ani Lucembursko nepředložily žádné důkazy o tom, že by byl provoz ve třetím referenčním období složitější než ve druhém referenčním období nebo že by se jeho složitost ve zbývajících měsících třetího referenčního období dále zvyšovala.

(53) Na základě dostupných informací, které byly dále analyzovány orgánem pro kontrolu výkonnosti, zůstala složitost v průběhu druhého referenčního období relativně stabilní, jak u společnosti skeyes, tak organizace MUAC. Pokud jde o roky 2020 a 2021, nelze o složitosti provozu vyvodit žádné smysluplné závěry z důvodu mimořádně nízké úrovně provozu, která byla důsledkem pandemie COVID-19. Co se týče zbývající části třetího referenčního období, nic nenasvědčuje tomu, že by se složitost výrazně lišila od situace zjištěné během druhého referenčního období.

(54) Vzhledem k tomu, že relativně vysoká složitost provozu v oblasti zpoplatnění v Belgii a Lucembursku je za běžných provozních podmínek v průběhu času konstantní, jak je vysvětleno v (52). a (53). bodě odůvodnění, domnívá se Komise, že se na tuto složitost nelze odvolávat jako na odůvodnění zvýšení nákladů ve třetím referenčním období. Zjištění uvedená v (23). bodě odůvodnění, pokud jde o kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, proto zůstávají zachována.

(55) Komise dále připomíná, že složitost provozu již byla zohledněna při definování srovnávacích skupin poskytovatelů letových navigačních služeb, které se používají pro účely kritéria pro posouzení stanoveného v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. V současné době tvoří stanovené srovnávací skupiny poskytovatelé letových navigačních služeb s podobnými provozními a ekonomickými podmínkami a srovnávací skupina Belgie a Lucemburska zahrnuje Rakousko, Švýcarsko a Nizozemsko, které všechny mají poměrně složité provozní prostředí. Zjištění uvedené v (24). bodě odůvodnění, pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV, proto zůstává zachováno.

Zjištění týkající se ujednání o přeshraničním poskytování služeb se sousedními zeměmi a jejich provozního a finančního dopadu

(56) Belgie a Lucembursko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti objasňují, že sektor Brusel organizace MUAC zahrnuje poskytování přeshraničních služeb ve vzdušném prostoru Francie a Německa. Belgie a Lucembursko dále upřesňují, že výkonové jednotky traťových navigačních služeb u letů řízených organizací MUAC v těchto přeshraničních oblastech se zaznamenávají v oblastech zpoplatnění uvedených členských států, zatímco náklady na tyto poskytované služby se účtují uživatelům létajícím v belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění. Belgie a Lucembursko poukazují na to, že tato situace vede ke zvýšení stanovených jednotkových nákladů v jejich oblasti zpoplatnění.

(57) Během podrobného šetření Komise analyzovala ujednání o přeshraničním poskytování služeb týkající se belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění. Komise zjistila, že organizace MUAC poskytuje služby ve třech přeshraničních oblastech ve Francii a Německu, které jsou významné z hlediska pracovní zátěže a za které organizace MUAC nedostává žádnou finanční kompenzaci od členských států, které ji poskytováním těchto služeb pověřily. Totéž lze konstatovat i v případě dvou přeshraničních oblastí ve vzdušném prostoru Nizozemska, v nichž je poskytováním služeb pověřena společnost skeyes.

(58) Na základě další analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti Komise odhaduje, že služby poskytované organizací MUAC a společností skeyes v přeshraničních oblastech uvedených v (57). bodě odůvodnění představovaly v roce 2019 celkové náklady ve výši přibližně 12,2 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017), přičemž na organizaci MUAC připadá 6,8 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) a na společnost skeyes 5,4 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017).

(59) Komise nicméně konstatuje, že Belgie během druhého a třetího referenčního období neoznámila žádné změny v poskytování služeb společností skeyes a organizací MUAC v přeshraničních oblastech. Tyto činnosti se během druhého a třetího referenčního období z hlediska rozsahu nerozšířily a nepřinesly další pracovní zátěž poskytovatelům letových navigačních služeb. Jelikož tedy související náklady zůstaly v poměru k celkovému nákladovému základu belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění poměrně stabilní, nemají služby poskytované společností skeyes a organizací MUAC v přeshraničních oblastech významný dopad na výpočet trendů efektivity nákladů. Zjištění uvedená v (23). bodě odůvodnění, pokud jde o kritéria pro posouzení stanovená v bodě 1.4 písm. a) a b) přílohy IV, proto zůstávají zachována.

(60) A konečně, ačkoli zkoumaná ujednání o přeshraničním poskytování služeb přinášejí významné výhody, neboť snižují složitost provozu a zvyšují účinnost služeb, zásada „platí uživatel“ stanovená v článku 15 nařízení (EU) č. 550/2004 znamená, že „uživatelé vzdušného prostoru by měli platit za náklady, které vzniknou v místě užití nebo v jeho nejbližším okolí“ ([21]). V souladu s tím čl. 21 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 požaduje, aby oblasti zpoplatnění byly „*v souladu s poskytováním letových navigačních služeb*“ a stanoví, že „*mohou zahrnovat služby poskytované poskytovatelem letových navigačních služeb usazeným v jiném členském státě ve vztahu k přeshraničnímu vzdušnému prostoru*“. Ustanovení čl. 22 odst. 1 uvedeného prováděcího nařízení dále stanoví, že nákladový základ pro oblast zpoplatnění „*sestává ze stanovených nákladů, které se vztahují na poskytování letových navigačních služeb v příslušné oblasti zpoplatnění.*“.

([21]) Ustanovení 22. bodu odůvodnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

(61) S ohledem na to, co bylo uvedeno v (60). bodě odůvodnění, se Komise domnívá, že stávající ujednání o financování poskytování letových navigačních služeb v přeshraničních oblastech uvedených v (57). bodě odůvodnění nejsou v souladu s právními požadavky, na nichž je založen systém sledování výkonnosti a systém poplatků. Tímto závěrem není dotčeno případné řízení o nesplnění povinnosti, které může Komise v této věci zahájit.

(62) Vzhledem k tomu, že financování služeb poskytovaných v přeshraničních oblastech není v souladu s právními předpisy uvedenými v (60). bodě odůvodnění, nelze jím odůvodnit žádnou úpravu základní hodnoty na rok 2019 pro účely kritéria pro posouzení stanoveného v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Kromě toho, s ohledem na zjištění orgánu pro kontrolu výkonnosti, i kdyby byla základní hodnota na rok 2019 pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění upravena o služby poskytované v přeshraničních oblastech, přesto by to vedlo k rozdílu ve výši +5,9 % pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění ve srovnání s průměrnou základní hodnotou srovnávací skupiny. Zjištění uvedené v (24). bodě odůvodnění, pokud jde o kritérium pro posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV, proto zůstává zachováno.

Zjištění týkající se rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby

(63) Belgie zavedla ve třetím referenčním období revidovanou metodiku přidělování nákladů pro přiřazování stanovených nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve třetím referenčním období. Provedené změny se týkají přidělení nákladů na přibližovací služby řízení, které vznikly společnosti skeyes, a přidělení nákladů, které vznikly belgickým vnitrostátním kontrolním orgánům. Komise konstatuje, že Belgie se rozhodla přidělit své náklady na přibližovací služby řízení téměř výhradně traťovým navigačním službám, což vede k převodu dodatečných stanovených nákladů do belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění ve třetím referenčním období.

(64) Komise podotýká, že Belgie a Lucembursko v revidovaném návrhu plánu výkonnosti upravily základní hodnoty na roky 2014 a 2019, aby zohlednily změny v rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby. Tyto změny proto nemají přímý dopad na posouzení výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů v souladu s kritérii stanovenými v příloze IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(65) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti však Komise konstatuje, že Belgie zvýšila základní hodnotu na rok 2019 pro oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb o 14,3 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) a současně snížila základní hodnotu pro svou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb, která zahrnuje bruselské letiště (EBBR), o 4,4 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Komise si je vědoma toho, že společnosti skeyes vznikají náklady také v souvislosti s přibližovacími službami poskytovanými na regionálních letištích, které nespadají do oblasti působnosti plánu výkonnosti ve třetím referenčním období. Komise se však domnívá, že Belgie dostatečně nevysvětlila a neodůvodnila velký rozdíl mezi úpravami použitými na základní hodnoty traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb, neboť přerozdělené náklady na přibližovací služby řízení týkající se regionálních letišť mimo oblast působnosti plánu výkonnosti se zdají být nepřiměřené.

(66) Kromě toho Komise konstatuje, že Belgie tím, že zahrnula své náklady na přibližovací služby řízení téměř výhradně do nákladového základu traťových navigačních služeb, nerozdělila tyto náklady poměrným způsobem mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby na základě transparentní metodiky. Komise se domnívá, že takové přidělování nákladů na přibližovací služby řízení je v rozporu s požadavky stanovenými v čl. 15 odst. 2 písm. e) nařízení (ES) č. 550/2004 a v čl. 22 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(67) Proto s ohledem na připomínky uvedené v (63). až (66). bodě odůvodnění není tímto rozhodnutím dotčeno případné řízení o nesplnění povinnosti, které může Komise zahájit v souvislosti se změnami metodiky přidělování nákladů, jež Belgie provedla ve třetím referenčním období.

Závěr ohledně posouzení na základě kritérií pro posuzování stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení 2019/317

(68) S ohledem na výše uvedená zjištění dospěla Komise k závěru, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění nesplňují žádné z kritérií pro posouzení stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Posouzení opatření, jimiž Belgie a Lucembursko odůvodňují zjištěné odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii

(69) Podle bodu 1.4 písm. d) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 musí Komise navíc přezkoumat, zda jsou odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) uvedené přílohy nezbytné a přiměřené k tomu, aby bylo možné dosáhnout výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity nebo provést restrukturalizační opatření ve smyslu čl. 2 odst. 18 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Komise zejména ověřila, zda jsou zjištěné odchylky od vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii a od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii způsobeny výhradně dodatečnými stanovenými náklady na opatření týkající se kapacity.

(70) S ohledem na výpočty provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti Komise konstatuje, že odhadovaný rozdíl mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění ve třetím referenčním období na rok 2024 a stanovenými náklady, které by byly nutné k dosažení vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období, činí přibližně 8,2 milionu EUR v reálných cenách z roku 2017, zatímco v případě dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii je zjištěn odpovídající rozdíl ve výši přibližně 43,7 milionu EUR v reálných cenách z roku 2017.

(71) Komise konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti obsahuje sedm opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity (dále jen „opatření týkající se kapacity“), která Belgie a Lucembursko považují za nezbytná k dosažení cílů v oblasti kapacity a jež podle Belgie a Lucemburska odůvodňují odchylky jejich výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů od výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(72) V návaznosti na zjištění uvedená v rozhodnutí (EU) 2022/2255 ohledně těchto opatření týkajících se kapacity Komise tato opatření dále analyzovala.

Opatření 1

(73) První opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 1“) zahrnuje nábor a výcvik řídících letového provozu společností skeyes s cílem zachovat odpovídající počet řídících letového provozu ve třetím referenčním období a ve čtvrtém referenčním období. Belgie a Lucembursko vysvětlují, že opatření 1 je nezbytné k řešení stárnutí pracovníků na pozici řídících letového provozu a z toho vyplývajícího vysokého počtu odchodů do důchodu očekávaných během třetího a čtvrtého referenčního období. Tyto odchody do důchodu vyplývají zejména z uplatnění režimu DISPO uvedeného v (36). bodě odůvodnění.

(74) Během podrobného šetření Belgie dále zdůraznila, že počet aktivních řídících letového provozu ve společnosti skeyes by se bez náborových a výcvikových činností předpokládaných v rámci opatření 1 do konce třetího referenčního období snížil o 15 %. Podle Belgie by to vedlo k výraznému snížení kapacity.

(75) Na základě informací poskytnutých Belgií Komise souhlasí s tím, že nábor a výcvik řídících letového provozu společností skeyes je nezbytný k zachování a zvýšení počtu zaměstnanců na pozici řídících letového provozu a pro zajištění toho, aby počet řídících letového provozu odpovídal předpokládanému budoucímu vývoji dopravy. Komise však také podotýká, že potřeba tak rozsáhlého výcviku nových řídících letového provozu je do značné míry důsledkem předčasných odchodů do důchodu v rámci režimu DISPO.

(76) Celkové náklady na opatření 1 ve třetím referenčním období se v revidovaném návrhu plánu výkonnosti zvýšily a činí přibližně 27 milionů EUR (v reálných cenách z roku 2017). Ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti jsou náklady na opatření 1 v nominálním vyjádření vyšší o 22,4 % na rok 2022, o 49,0 % na rok 2023 a o 36,8 % na rok 2024.

(77) Belgie tvrdí, že zvýšené náklady na opatření 1 jsou odůvodněny dopadem vyšší inflace a přesnějším odhadem skutečných nákladů na nábor nových pracovníků, a to z důvodu rychlejšího oživení dopravy a vyšší míry neúspěšnosti studentů programu pro řídící letového provozu, než se očekávalo, ve výcvikových cyklech, které již byly ukončeny během třetího referenčního období. Belgie zejména vysvětluje, že společnost skeyes před předložením revidovaného návrhu plánu výkonnosti aktualizovala svůj obchodní plán a nyní plánuje v letech 2022 až 2024 přijmout další řídící letového provozu při maximální kapacitě výcviku.

(78) Komise konstatuje, že v revidovaném návrhu plánu výkonnosti je zároveň plánovaný počet aktivních řídících letového provozu v roce 2024 o 6 % nižší než v návrhu plánu výkonnosti. Jak je uvedeno v (77). bodě odůvodnění, předpokládá Komise, že tato situace je důsledkem vyšší míry neúspěšnosti studentů programu pro řídící letového provozu u společnosti skeyes, než se očekávalo.

(79) Komise konstatuje, že zvýšení nákladů v souvislosti s opatřením 1 uvedené v (76). bodě odůvodnění je podstatně vyšší než změny indexu inflace, které se odrážejí v revidovaném návrhu plánu výkonnosti. Komise podotýká, že náklady původně uvedené v návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s opatřením 1 byly omezeny na výcvik řídících letového provozu pro účely traťových navigačních služeb poskytovaných společností skeyes v rámci belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění. Na základě informací obdržených od Belgie během podrobného šetření však zvýšené náklady v souvislosti s opatřením 1 obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti zahrnují také výcvik řídících letového provozu společností skeyes pro účely letištních a přibližovacích služeb. Náklady související s oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb by do opatření 1 neměly být zahrnuty.

(80) Komise se proto domnívá, že Belgie dostatečně nevysvětlila, přestože o to byla požádána, jak byly plánované činnosti výcviku řídících letového provozu a plánovaný nábor studentů programu pro řídící letového provozu ve společnosti skeyes v oblasti traťových navigačních služeb upraveny mezi návrhem plánu výkonnosti a revidovaným návrhem plánu výkonnosti. Belgie navíc nedoložila odhadované náklady v souvislosti s traťovými navigačními službami, které společnosti skeyes vznikly na jednoho studenta programu pro řídící letového provozu, a nevysvětlila vysokou variabilitu těchto nákladů mezi jednotlivými roky. Vzhledem k těmto úvahám Komise nemohla vyčíslit, jak plánované zvýšení počtu studentů programu pro řídící letového provozu ve společnosti skeyes uvedené v (77). bodě odůvodnění přispívá ke změně nákladů u opatření 1 zjištěné v (76). bodě odůvodnění, pokud jde o traťové navigační služby.

(81) I za předpokladu, že by společnosti skeyes skutečně vznikly vyšší náklady na výcvik v souvislosti s traťovými navigačními službami a v důsledku zvýšeného počtu studentů programu pro řídící letového provozu v letech 2022 až 2024, domnívá se Komise, že tyto vyšší náklady na výcvik jsou přinejmenším významnou měrou zmírněny nižšími náklady na zaměstnance vyplývajícími z nižšího počtu plánovaných aktivních řídících letového provozu ve stejném časovém období, jak je uvedeno v (78). bodě odůvodnění.

(82) Komise podotýká, že náklady vzniklé v souvislosti s opatřením 1 jsou ve skutečnosti do značné míry důsledkem režimu DISPO, který se Belgie sama rozhodla přijmout a uplatňovat u řídících letového provozu pracujících ve společnosti skeyes. Je zřejmé, že režim DISPO vede během třetího referenčního období k vysokému počtu předčasných odchodů řídících letového provozu do důchodu a jejich průběžné nahrazování novými řídícími letového provozu je pro společnost skeyes značnou provozní i finanční zátěží. S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti a na naléhavou potřebu společnosti skeyes zajistit ve třetím referenčním období bezpečné a nepřetržité poskytování požadované kapacity se však Komise po pečlivé úvaze domnívá, že opatření 1 je nezbytné k dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity. Komise však má za to, že Belgie nezdůvodnila skutečnost, že výrazné zvýšení nákladů předložených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti v souvislosti s opatřením 1 ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti je odůvodněné a přiměřené, s výjimkou dopadu vyššího inflačního výhledu u těchto nákladů. Pokud jde tedy o dodatečné náklady, které jsou považovány za nezbytné a přiměřené k dosažení cílů v oblasti kapacity, dospěla Komise k závěru, že náklady, které je třeba zohlednit v souvislosti s opatřením 1, jsou náklady uvedené v návrhu plánu výkonnosti přepočtené na reálné ceny.

Opatření 2

(83) Druhé opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 2“) spočívá v nahrazení systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) společnosti skeyes jednotným, integrovaným a harmonizovaným systémem uspořádání vzdušného prostoru, který bude vyvinut společně s organizací MUAC a belgickými ozbrojenými silami v rámci projektu „Systém sdílených letových provozních služeb“ (dále jen „projekt SAS 3“). Uvedení do provozu tohoto nového systému ATM společnosti skeyes se však plánuje až po skončení třetího referenčního období, pravděpodobně ne dříve než v roce 2030, a proto se na třetí referenční období plánují pouze přípravné činnosti.

(84) Opatření 2 zahrnuje také modernizaci stávajícího systému ATM společnosti skeyes v polovině životnosti, který by měl být uveden do provozu během přechodné fáze před zavedením nového systému ATM v rámci projektu SAS 3. Belgie během podrobného šetření upřesnila, že modernizace v polovině životnosti zahrnuje jak technickou, tak funkční modernizaci, která by měla umožnit dodatečnou kapacitu ve čtvrtém referenčním období.

(85) Celkové náklady na opatření 2 ve třetím referenčním období byly v revidovaném návrhu plánu výkonnosti sníženy a činí přibližně 7,4 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti jsou náklady na opatření 2 v nominálním vyjádření vyšší o 1,9 % na rok 2022, o 9,5 % na rok 2023 a o 11,9 % na rok 2024. Belgie upřesnila, že uvedené změny lépe odrážejí skutečnou hodnotu smlouvy, kterou společnost skeyes podepsala v prosinci 2021 na modernizaci stávajícího systému ATM v polovině životnosti.

(86) Belgie v průběhu podrobného šetření objasnila, že v rámci třetího referenčního období nevzniknou žádné náklady na odpisy nového systému ATM, který bude výsledkem projektu SAS 3. Z informací poskytnutých Belgií však vyplývá, že kapitálové náklady na „nový systém ATM" mají být účtovány již ve třetím referenčním období, přestože k zavedení tohoto systému dojde až několik let po skončení třetího referenčního období.

(87) Komise se domnívá, že plánovaná modernizace a následné nahrazení stávajícího systému ATM společnosti skeyes jako takové jsou z provozního hlediska opodstatněné a lze je považovat za nezbytné k dosažení cílů v oblasti kapacity.

(88) Komise však konstatuje, že existují vážné pochybnosti o včasném provedení opatření 2. Během podrobného šetření byla totiž Komise třetími stranami informována, že společnost skeyes zvažuje odstoupení od projektu SAS 3, který je základem plánovaného vývoje nového systému ATM. Belgické orgány tyto informace nezpochybnily, ale zdůraznily, že mezi zúčastněnými stranami stále probíhají jednání o budoucnosti projektu. Na základě těchto zjištění se Komise domnívá, že Belgie neposkytla dostatečné ujištění o provedení projektu SAS 3 nebo o alternativních řešeních, která by byla zavedena v případě, že by se projekt neuskutečnil.

(89) Komise dále konstatuje, že náklady na opatření 2 zahrnují velký podíl dalších provozních nákladů, zejména nákladů na projekt souvisejících s přípravou modernizace stávajícího systému ATM v polovině životnosti a souvisejících s novým systémem. Komise se domnívá, že tyto provozní náklady souvisí s běžným provozem poskytovatele letových navigačních služeb a na rozdíl od samotných systémů ATM a jejich součástí je nelze považovat za přímo vynaložené na dosažení cílů v oblasti kapacity.

(90) Pokud jde tedy o dodatečné náklady, které jsou považovány za nezbytné a přiměřené pro dosažení cílů v oblasti kapacity, Komise dospěla k závěru, že náklady, které je třeba zohlednit v souvislosti s opatřením 2, by měly být omezeny na náklady na odpisy a kapitálové náklady vynaložené na modernizaci systému ATM společnosti skeyes v polovině životnosti.

Opatření 3

(91) Třetí opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 3") souvisí se změnou všeobecných podmínek zaměstnání platných pro řídící letového provozu pracující v organizaci MUAC („balíček GCE") v návaznosti na kolektivní smlouvu uzavřenou v roce 2019 před vypuknutím pandemie COVID-19. Opatření 3 spočívá v navýšení odměn řídících letového provozu pracujících v organizaci MUAC o 10,75 % výměnou za pružnější organizaci práce.

(92) Na základě informací uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti zahrnují ustanovení o pružnosti zavedená v rámci opatření 3 zvýšení roční pracovní doby pro nově přijaté řídící letového provozu, nová pravidla pro organizaci směn, možnost uzavírat s řídícími letového provozu smlouvy na další pracovní dny, pružnější roční pracovní dobu a plánování dovolené, jakož i možnost dohodnout se s již zaměstnanými řídícími letového provozu na možném prodloužení věku odchodu do důchodu na 60 let.

(93) Komise konstatuje, že účelem opatření 3 je v podstatě zvýšit dostupnost řídících letového provozu a pružnost rozpisu služeb, aby bylo možné uspokojit poptávku po letecké dopravě. Belgie zdůraznila, že opatření 3 mělo v podmínkách provozu před pandemií COVID-19 snížit zpoždění z důvodu uspořádání toku letového provozu a zabránit tak nákladům, které z toho vyplývají uživatelům vzdušného prostoru. Belgie dále objasnila, že podle původních odhadů mělo opatření 3 umožnit organizaci MUAC zřídit pro řídící letového provozu dodatečné směny, a to 1 050 dodatečných směn v roce 2019 a 3 150 dodatečných směn v roce 2024.

(94) Orgán pro kontrolu výkonnosti dospěl ve své analýze předložené Komisi k závěru, že opatření 3 skutečně umožňuje, aby organizace MUAC v kalendářních letech 2023 a 2024 poskytovala uživatelům vzdušného prostoru dodatečnou kapacitu, a přispívá tak k dosažení cílů v oblasti kapacity ve třetím referenčním období za okolností, kdy je objem letového provozu srovnatelný s úrovní před pandemií.

(95) Celkové náklady na opatření 3 ve třetím referenčním období se v revidovaném návrhu plánu výkonnosti zvýšily a činí přibližně 13,2 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti jsou náklady na opatření 3 v nominálním vyjádření vyšší o 7,4 % na rok 2022, o 9,0 % na rok 2023 a o 9,2 % na rok 2024. Podle informací poskytnutých Belgií během podrobného šetření je toto zvýšení nákladů způsobeno vyšší inflací, než se očekávalo, která vede k valorizaci platů řídících letového provozu pracujících v organizaci MUAC.

(96) Belgie uvádí, že v době schválení opatření 3 byly náklady na toto opatření odhadovány jako rovnocenné nákladům na přijetí dalších řídících letového provozu s cílem vyřešit nedostatek řídících letového provozu, který organizace MUAC pociťovala. Toto tvrzení však nebylo podloženo žádnými čísly ani důkazy o celkovém dopadu opatření 3 na nákladový základ ve třetím referenčním období. Komise tedy nebyla schopna ověřit, zda by byly náklady na opatření 3 ve třetím referenčním období rovnocenné nákladům, které by organizace MUAC vynaložila na přijetí dalších řídících letového provozu, aby dosáhla stejných přínosů v oblasti kapacity.

(97) Komise konstatuje, že orgán pro kontrolu výkonnosti shledal, že náklady předložené Belgií a Lucemburskem v rámci opatření 3 jsou odůvodněné a úměrné výsledným přínosům pro uživatele vzdušného prostoru, včetně zamezení zpoždění z důvodu uspořádání toku letového provozu a z toho plynoucích nepříznivých provozních a finančních dopadů na uživatele vzdušného prostoru, včetně cestujících a životního prostředí.

(98) Orgán pro kontrolu výkonnosti zejména uvádí, že existují důkazy o tom, že balíček GCE obsažený v opatření 3 umožnil organizaci MUAC v prvním roce svého provádění, tj. v roce 2019, dosáhnout výrazně lepší výkonnosti v oblasti kapacity, což zabránilo vzniku nepřímých nákladů vyplývajících ze zpoždění z důvodu uspořádání toku letového provozu pro uživatele vzdušného prostoru v odhadované výši 30 milionů EUR. Orgán pro kontrolu výkonnosti dále uvádí, že v letech 2020 a 2021 nastaly v důsledku silného útlumu letového provozu způsobeného pandemií COVID-19 výjimečné okolnosti, za nichž použití dodatečných ustanovení o pružnosti uvedených v rámci opatření 3 nebylo nutné. Orgán pro kontrolu výkonnosti se však domnívá, že organizace MUAC náležitě zmírnila dopad opatření 3 v letech 2020 a 2021, neboť v revidovaném návrhu plánu výkonnosti je uvedeno, že „některé z nadbytečných směn z roku 2020 a z prvního čtvrtletí roku 2021“ byly odloženy, aby mohly být bez dodatečných nákladů použity ve zbytku třetího referenčního období. Orgán pro kontrolu výkonnosti dospěl k závěru, že opatření 3 je z kapacitních důvodů ve třetím referenčním období obecně opodstatněné, neboť vede ke zlepšení dostupnosti zdrojů a maximalizaci kapacity, která je k dispozici v době vysoké poptávky po letecké dopravě.

(99) Komise proto dospěla k závěru, že opatření 3 je nezbytné pro dosažení cílů v oblasti kapacity a jeho náklady jsou přiměřené vzhledem k jejich příznivému provoznímu dopadu na zajišťování kapacity.

Opatření 4

(100) Čtvrté opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 4“) spočívá v posílení analytického procesu po ukončení provozu, který má organizace MUAC zavést s podporou příslušných nástrojů a „techniky obchodního zpravodajství“. Belgie a Lucembursko uvádějí, že účelem opatření 4, které je v revidovaném plánu výkonnosti označováno jako „projekt PABI“, je umožnit další optimalizaci plánování každodenního provozu organizace MUAC.

(101) Na základě informací uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti by opatření 4 mělo přispět k uspokojení budoucí poptávky po letecké dopravě a zamezit zbytečným provozním omezením pro uživatele vzdušného prostoru (označovaným jako „nadměrná regulace“), která vedou ke zpožděním z důvodů uspořádání toku letového provozu. Komise konstatuje, že Belgie uvedla, že opatření 4 začne fungovat v roce 2022, ačkoli Belgie tuto informaci během podrobného šetření výslovně nepotvrdila.

(102) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti Komise souhlasí s tím, že možnosti provozní analýzy předložené v rámci opatření 4 přispívají k co nejlepšímu využití dostupných zdrojů s cílem maximalizovat kapacitu dostupnou uživatelům vzdušného prostoru, zejména v dobách vysoké poptávky po letecké dopravě.

(103) Celkové náklady na opatření 4 ve třetím referenčním období činí přibližně 0,9 mil. EUR (v reálných cenách z roku 2017) a oproti návrhu plánu výkonnosti předloženému v roce 2021 zůstávají beze změny. Komise podotýká, že orgán pro kontrolu výkonnosti přezkoumal náklady na opatření 4 a považuje je za opodstatněné.

(104) Komise proto dospěla k závěru, že opatření 4 je nezbytné pro podporu trvalého dosahování cílů v oblasti kapacity, a domnívá se, že náklady na opatření 4 jsou vzhledem ke strukturálním a provozním přínosům, které podle odhadů přinesou, přiměřené.

Opatření 5

(105) Páté opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 5“) se týká kompletního výcviku nových řídících letového provozu pro sektor Brusel organizace MUAC. Podle revidovaného návrhu plánu výkonnosti byly činnosti výcviku řídících letového provozu v rámci opatření 5 zadány externí výcvikové organizaci se sídlem ve Francii.

(106) Belgie vysvětluje, že pokračující nábor řídících letového provozu a kompletní výcvik ze strany organizace MUAC jsou nezbytné, aby se zabránilo kapacitním omezením ve třetím referenčním období a v budoucích referenčních obdobích. Na základě informací poskytnutých Belgií Komise souhlasí s tím, že výcvik nových řídících letového provozu organizací MUAC je nezbytný k zachování a zvýšení počtu zaměstnanců na pozici řídících letového provozu a pro zajištění toho, aby počet řídících letového provozu odpovídal předpokládanému budoucímu vývoji dopravy.

(107) Celkové náklady na opatření 5 ve třetím referenčním období činí přibližně 14,2 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Během podrobného šetření Belgie poskytla rozpis nákladů na opatření 5 do tří kategorií, a to personální náklady na studenty programu pro řídící letového provozu, náklady na piloty simulátorů a náklady účtované výcvikové organizaci. Komise podotýká, že orgán pro kontrolu výkonnosti přezkoumal náklady na opatření 5 a považuje je za opodstatněné.

(108) Komise proto dospěla k závěru, že opatření 5 je nezbytné pro dosažení cílů v oblasti kapacity a jeho náklady jsou přiměřené vzhledem k jejich provoznímu dopadu na zajišťování kapacity.

Opatření 6

(109) Šesté opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 6“) zahrnuje zaměstnání dalších řídících letového provozu pro sektor Brusel organizace MUAC, aby bylo možné uspokojit poptávku po letecké dopravě ve třetím referenčním období a v následujících letech.

(110) Podle informací uvedených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti se plánuje, že počet těchto řídících letového provozu v průběhu třetího referenčního období výrazně vzroste, a to ze 106 na 119 řídících letového provozu. Belgie uvádí, že další řídící letového provozu umožní rozšířit provozní dobu sektoru a zvýšit provozní flexibilitu. S ohledem na informace poskytnuté Belgií souhlasí Komise s tím, že nábor dalších řídících letového provozu organizací MUAC je nezbytný k podpoře dosažení cílů v oblasti kapacity.

(111) Celkové náklady na opatření 6 ve třetím referenčním období činí přibližně 4,4 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Tyto náklady se týkají odměn dalších řídících letového provozu, kteří nastoupí do služby během třetího referenčního období. Komise podotýká, že orgán pro kontrolu výkonnosti přezkoumal náklady na opatření 6 a považuje je za opodstatněné.

(112) Komise se proto domnívá, že opatření 6 je nezbytné pro dosažení cílů v oblasti kapacity a jeho náklady jsou přiměřené vzhledem k jejich provoznímu dopadu na zajišťování kapacity.

Opatření 7

(113) Sedmé opatření týkající se kapacity (dále jen „opatření 7“) zahrnuje vývoj nového systému plánování počtu personálu v rámci organizace MUAC za účelem podpory provádění nových provozních požadavků. Opatření 7 zahrnuje vývoj nového rámce pro plánování počtu personálu, modernizovaného nástroje pro plánování rozpisu služeb a dalších nástrojů pro plánování pracovních sil, které jsou nezbytné k provádění nových provozních požadavků.

(114) S ohledem na hodnocení provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti Komise souhlasí s tím, že zvýšení efektivity, které umožní nový systém plánování počtu personálu, přispěje ke zlepšení provozní výkonnosti a k efektivnějšímu poskytování služeb.

(115) Celkové náklady na opatření 7 ve třetím referenčním období činí přibližně 0,8 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017). Komise podotýká, že orgán pro kontrolu výkonnosti přezkoumal náklady na opatření 7 a považuje je za opodstatněné.

(116) Komise se proto domnívá, že opatření 7 je nezbytné pro dosažení cílů v oblasti kapacity a jeho náklady jsou přiměřené vzhledem k jejich provoznímu dopadu na zajišťování kapacity.

Celkový dopad opatření týkajících se kapacity předložených Belgií a Lucemburskem

(117) Komise dále analyzovala sedm opatření týkajících se kapacity, která předložily Belgie a Lucembursko, s ohledem na jejich celkový dopad a s cílem posoudit, zda je pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity nezbytné současné provádění všech těchto opatření.

(118) V tomto ohledu Komise bere na vědomí zjištění orgánu pro kontrolu výkonnosti, podle nichž je těchto sedm opatření týkajících se kapacity, posuzovaných společně, vhodných a odůvodněných s ohledem na jejich celkový očekávaný provozní výsledek a výsledný celkový dopad na zajišťování kapacity. Podle analýzy orgánu pro kontrolu výkonnosti umožňuje současné zavádění těchto opatření společnosti skeyes a organizaci MUAC účinně řídit předpokládané úrovně provozu v době nejvyšší poptávky po letecké dopravě a zároveň posiluje flexibilitu a odolnost poskytování služeb v případě nepředvídaných nebo nestálých okolností. Orgán pro kontrolu výkonnosti dále potvrzuje, že společné provádění těchto opatření týkajících se kapacity nepovede ve zbývajících měsících třetího referenčního období k nadměrné kapacitě, pokud jde o letové navigační služby poskytované ve vzdušném prostoru Belgie a Lucemburska ([22]). A konečně orgán pro kontrolu výkonnosti zdůrazňuje, že opatření uvedená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti týkající se výcviku a zaměstnání dalších řídících letového provozu se navzájem doplňují s organizačními a technickými opatřeními umožňujícími zvýšení kapacity.

Závěry ohledně opatření, jimiž Belgie a Lucembursko odůvodňují zjištěné odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii

(119) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) bodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, dospěla Komise na základě zjištění uvedených v (71). až (118). bodě odůvodnění k závěru, že náklady předložené Belgií a Lucemburskem na opatření 1 a 2 jsou k dosažení výkonnostních cílů v oblasti kapacity částečně nezbytné a přiměřené, zatímco pokud jde o opatření 3 až 7, jsou předložené náklady pro dosažení těchto cílů naprosto nezbytné a přiměřené.

(120) V tabulce níže jsou uvedeny výsledné příspěvky opatření týkajících se kapacity k rozdílům oproti trendům stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii zjištěným v (70). bodě odůvodnění s ohledem na příslušný rok, tj. rok 2024.

Opatření týkající se kapacity předložená Belgií a Lucemburskem	**Příspěvek k rozdílu oproti trendům stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii v belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění vyjádřený v reálných cenách z roku 2017 s přihlédnutím k nákladům, které Komise považuje za nezbytné a přiměřené pro dosažení cílů v oblasti kapacity**
Opatření 1	7,7 milionu EUR ([23])
Opatření 2	0,3 milionu EUR ([24])
Opatření 3	4,4 milionu EUR
Opatření 4	0,3 milionu EUR
Opatření 5	4,7 milionů EUR

([22]) Na základě předpokladů týkajících se provozu uvedených v základní prognóze provozu služby STATFOR Eurocontrolu z října 2021.

([23]) Částka odrážející podíl nákladů na opatření 1, které Komise považuje za nezbytné a přiměřené k dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity v souladu se zjištěními uvedenými v (82). bodě odůvodnění.

([24]) Částka odrážející podíl nákladů na opatření 2, které Komise považuje za nezbytné a přiměřené k dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity v souladu se zjištěními uvedenými v (90). bodě odůvodnění.

Opatření 6	1,5 milionu EUR
Opatření 7	0,3 milionu EUR
Celkem	**19,2 milionu EUR**

(121) Jak je uvedeno v tabulce ve (120). bodě odůvodnění, opatření týkající se kapacity odůvodňují přebytek ve výši 19,2 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) oproti trendům stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. Tento přebytek je větší než odhadovaná odchylka od trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období, která činí 8,2 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017), ale je menší než odhadovaná odchylka 43,7 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) od dlouhodobého trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii. V Belgii a Lucembursku tedy stále zbývá neodůvodněný rozdíl 24,5 milionu EUR (v reálných cenách z roku 2017) oproti dlouhodobému trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii.

(122) Komise proto dospěla k závěru, že kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) bodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 proto není v případě Belgie a Lucemburska splněno.

(123) Komise dále konstatuje, že Belgie a Lucembursko nepředložily v revidovaném návrhu plánu výkonnosti žádná restrukturalizační opatření, která by odůvodňovala odchylku od trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii nebo od dlouhodobého trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii podle kritéria stanoveného v bodě 1.4 písm. d) bodě ii) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Závěr ohledně posouzení revidovaných výkonnostních cílů

(124) S ohledem na posouzení uvedené ve (22). až (123). bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

ZJIŠTĚNÍ Z PŘEZKUMU REVIDOVANÝCH VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ PROVEDENÉHO V SOULADU S BODEM 2 PŘÍLOHY IV PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ (EU) 2019/317

Revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby – bod 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317

(125) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 vyjádřila Komise obavy ohledně výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby navržených Belgií v návrhu plánu výkonnosti. Tyto cíle v oblasti efektivity nákladů se vztahují pouze na letištní a přibližovací služby poskytované na letišti v Bruselu. Komise měla v tomto prováděcím rozhodnutí za to, že Belgie měla tyto cíle dále odůvodnit nebo je revidovat směrem dolů.

(126) Komise podotýká, že revidovaný návrh plánu výkonnosti obsahuje zlepšené výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby pro Belgii na kalendářní roky 2022 až 2024, včetně snížení stanovených nákladů v reálných cenách v těchto kalendářních letech. Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši +4,5 % ve třetím referenčním období zůstává přesto vyšší než trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve výši +1,9 % ve třetím referenčním období a zůstává vyšší než skutečný vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši +0,5 % zaznamenaný ve druhém referenčním období. Komise dále konstatuje, že stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby na bruselském letišti zůstávají vyšší, a to o odhadované významné rozpětí 55 %, než je medián stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby příslušné srovnávací skupiny.

(127) S ohledem na posouzení uvedené ve (125). a (126). bodě odůvodnění proto Komise dospěla k závěru, že revidované výkonnostní cíle navrhované Belgií v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby nadále vzbuzují obavy. Komise proto znovu opakuje svůj názor uvedený v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728, že Belgie by měla tyto cíle náležitě odůvodnit nebo je revidovat směrem dolů.

Systémy pobídek pro dosažení cílů týkajících se kapacity – bod 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317

(128) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla Komise k závěru, že Belgie a Lucembursko měly revidovat svoje systémy pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby byla maximální finanční nevýhoda vyplývající z těchto systémů pobídek stanovena na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení. Komise konstatuje, že Belgie a Lucembursko neprovedly v revidovaném návrhu plánu výkonnosti žádné změny těchto systémů pobídek.

(129) Komise proto dospěla k závěru, že systémy pobídek stanovené Belgií a Lucemburskem v revidovaném návrhu plánu výkonnosti nadále vzbuzují obavy. Komise proto připomíná svůj názor, že Belgie a Lucembursko by měly své systémy pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb revidovat tak, aby byly maximální finanční nevýhody vyplývající z těchto systémů pobídek stanoveny na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle názoru Komise by měl revidovaný systém pobídek vést k maximální finanční nevýhodě, která je rovna 1 % stanovených nákladů nebo vyšší.

ZÁVĚRY

(130) S ohledem na výše uvedené by Belgie a Lucembursko měly přijmout nápravná opatření ve smyslu čl. 11 odst. 3 písm. c) třetího pododstavce nařízení (EU) č. 549/2004. Uvedená nápravná opatření by měla Belgii a Lucembursku umožnit dosáhnout souladu s cíli v oblasti efektivity nákladů v celé Unii pro třetí referenční období, což na základě posouzení Komise uvedeného v tomto rozhodnutí odpovídá snížení stanovených nákladů na oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Belgie a Lucemburska o 24,5 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách roku 2017.

(131) Komise podotýká, že Belgie má v úmyslu provést přezkum souladu, pokud jde o výkonnost společnosti skeyes a organizace MUAC, k němuž přizvala útvary Komise jako pozorovatele. Komise má za to, že přezkum souladu podpoří přípravu konečného návrhu plánu výkonnosti ze strany Belgie, který by měl zohlednit nápravná opatření. Pokud by tento přezkum souladu přinesl nové důkazy, Komise je hodlá zohlednit.

(132) Některá nápravná opatření, která mají Belgie a Lucembursko přijmout v souladu s tímto rozhodnutím, nemusí mít vzhledem ke své povaze očekávaný dopad ve třetím referenčním období. Belgie a Lucembursko by je však na základě závazných závazků, které budou stanoveny v rámci jejich návrhů konečných plánů výkonnosti, přesto měly začít provádět ve třetím referenčním období, a to i v případě, že tato opatření povedou ke zlepšení nákladové efektivnosti v příštím referenčním období.

(133) Nápravná opatření by měla být zavedena jako součást návrhů konečných plánů výkonnosti, které mají být předloženy Komisi do tří měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí v souladu s čl. 15 odst. 6 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tyto návrhy konečných plánů výkonnosti by měly být přijaty Belgií a Lucemburskem jednotlivě na vnitrostátní úrovni, neboť v důsledku odstoupení Francie, Německa a Nizozemska od revidovaného návrhu plánu výkonnosti bloku FABEC, jak je vysvětleno v (6). bodě odůvodnění, byly činnosti týkající se stanovení výkonnostních cílů na úrovni bloku FABEC ukončeny.

(134) S ohledem na zjištění uvedená v tomto rozhodnutí by se Belgie a Lucembursko měly náležitě zabývat zejména následujícími otázkami:

a) nesprávné uplatňování příslušných právních předpisů upravujících sdílení rizika provozu, sdílení rizika nákladů a systémy pobídek, pokud jde o organizaci MUAC, jak je uvedeno v (46). a (47). bodě odůvodnění;

b) požadované ověření vnitrostátními kontrolními orgány, zda náklady účtované ve druhém referenčním období za zrušené a odložené investice do dlouhodobých aktiv nejsou uživatelům vzdušného prostoru účtovány dvakrát v případě, že se tyto investice uskuteční v pozdější fázi, jak je uvedeno v (48). a (49). bodě odůvodnění;

c) nesprávná ujednání o financování nákladů na služby poskytované v přeshraničních oblastech uvedená v (56). až (62). bodě odůvodnění;

d) nesprávné rozdělení nákladů na přibližovací služby řízení mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, pokud jde o společnost skeyes, uvedené v (63). až (67). bodě odůvodnění;

e) nedostatečné zdůvodnění nadměrných cílů Belgie v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby, které je uvedeno ve (125)., (126). a (127). bodě odůvodnění;

f) nesprávná výše maximálních finančních nevýhod v systémech pobídek Belgie a Lucemburska na podporu dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb uvedená ve (128). a (129). bodě odůvodnění.

(135) Výbor pro jednotné nebe nevydal stanovisko. Považovalo se za nezbytné přijmout prováděcí předpis a předseda předložil předlohu prováděcího předpisu odvolacímu výboru k dalšímu projednání. Odvolací výbor nevydal stanovisko,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1) Belgie a Lucembursko do tří měsíců ode dne přijetí tohoto rozhodnutí stanoví a sdělí Komisi nápravná opatření určená k dosažení souladu vnitrostátních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii ve třetím referenčním období.

2) Belgie a Lucembursko začnou tato nápravná opatření týkající se společnosti skeyes a Střediska řízení horního vzdušného prostoru v Maastrichtu (dále jen „MUAC“) uplatňovat ve třetím referenčním období. Tato opatření povedou ke snížení stanovených nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb o částku, která povede k souladu vnitrostátních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii. Tuto částku Belgie a Lucembursko přesněji určí na základě výsledků přezkumu souladu uvedeného ve (131). bodě odůvodnění tohoto rozhodnutí a Komise ji přezkoumá v rámci svého posouzení podle čl. 15 odst. 7 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/317, přičemž zohlední důkazy vyplývající z uvedeného přezkumu souladu. Nápravná opatření povedou ke snížení provozních nákladů jak společnosti skeyes, tak organizace MUAC.

3) Při stanovení nápravných opatření mohou Belgie a Lucembursko rovněž zohlednit navrhovaná dodatečná opatření uvedená v příloze.

4) Belgie a Lucembursko zahrnou do svých příslušných plánů výkonnosti informace prokazující, že společnost skeyes a organizace MUAC budou nápravná opatření účinně provádět.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království a Lucemburskému velkovévodství.

V Bruselu dne 16. června 2023.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

NAVRHOVANÁ DODATEČNÁ OPATŘENÍ

Belgie a Lucembursko mohou přijmout následující opatření k odstranění nesouladu výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii:

1) změnit režim funkční dostupnosti DISPO uplatňovaný v Belgii za účelem snížení jeho dopadu na nákladový základ belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění;

2) vzdát se výnosu z vlastního kapitálu společnosti skeyes, který má být účtován jako součást kapitálových nákladů;

3) prostřednictvím mimořádného snížení nákladů uhradit uživatelům vzdušného prostoru přebytek z roku 2022 vyplývající z mechanismu sdílení rizika provozu nebo z rozdílu mezi stanovenými a skutečnými náklady.