ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/350

ze dne 13. prosince 2023

o souladu nápravných opatření předložených Belgií s prováděcím rozhodnutím (EU) 2023/1336

(oznámeno pod číslem C(2023) 8616)

(Pouze anglické 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 (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. c) 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 a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 7 druhý pododstavec uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(1) Po podrobném šetření uvedeném v čl. 15 odst. 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění nejsou v souladu s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů celé Unie pro třetí referenční období.

(2) V důsledku toho byly Belgie a Lucembursko podle prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2023/1336 ([3]) povinny stanovit a sdělit Komisi nápravná opatření určená k dosažení souladu jejich vnitrostátních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů celé Unie ve třetím referenčním období. Tato nápravná opatření měla být zavedena jako součást návrhů konečných plánů výkonnosti vypracovaných na vnitrostátní úrovni Belgií a Lucemburskem.

(3) Dne 16. září 2023 předložila Belgie Komisi k posouzení první verzi návrhu konečného plánu výkonnosti včetně nápravných opatření. Po ověření úplnosti Komise požádala Belgii o aktualizaci návrhu konečného plánu výkonnosti s cílem doplnit některé chybějící prvky a odstranit některé zjištěné nedostatky. Toto rozhodnutí posuzuje aktualizovanou verzi návrhu konečného plánu výkonnosti obsahující nápravná opatření (dále jen „návrh konečného plánu výkonnosti“), kterou Belgie předložila Komisi dne 7. listopadu 2023.

(4) 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 zprávu o posouzení návrhu konečného plánu výkonnosti Belgie včetně nápravných opatření.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj
([2]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj
([3]) 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 (Úř. věst. L 166, 30.6.2023, s. 119, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj).

(5) Belgie souhlasí, že se vzdá svých práv vyplývajících z článku 342 Smlouvy o fungování Evropské unie ve spojení s článkem 3 nařízení č. 1 ([4]) a že toto rozhodnutí bude přijato a oznámeno v angličtině.

POSOUZENÍ KOMISE

Působnost

(6) Podle čl. 15 odst. 7 prvního pododstavce prováděcího nařízení (EU) 2019/317 je třeba posoudit nápravná opatření stanovená v návrhu konečného plánu výkonnosti, aby se určilo, zda jsou dostatečná pro zajištění souladu s nápravnými opatřeními stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336, a tedy pro zajištění souladu výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění s výkonnostními cíli celé Unie ve třetím referenční období. Tato nápravná opatření zavedly Belgie a Lucembursko společně pro svou společnou oblast zpoplatnění.

(7) Komise konstatuje, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti, kapacity a životního prostředí stanovené v revidovaném návrhu konečného plánu výkonnosti zůstávají v návrhu konečného plánu výkonnosti nezměněny. Komise ve svém prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 nevznesla žádné obavy týkající se těchto výkonnostních cílů. Mělo by se proto mít za to, že výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti, kapacity a životního prostředí jsou v souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii.

Nápravná opatření určená k dosažení souladu revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii podléhající posouzení Komise

Nápravná opatření

(8) Komise bere na vědomí, že návrh konečného plánu výkonnosti zahrnuje v podstatě následující nápravná opatření ve vztahu k dotčeným poskytovatelům letových navigačních služeb, konkrétně společnosti skeyes a Středisku řízení horního vzdušného prostoru v Maastrichtu (dále jen „MUAC“):

a) přezkum nákladových základů společnosti skeyes a organizace MUAC na roky 2023 a 2024 (dále jen „nápravné opatření A“);

b) uhrazení přebytku z kalendářního roku 2022 vzniklého v důsledku rozdílu mezi stanovenými a skutečnými náklady uživatelům vzdušného prostoru (dále jen „nápravné opatření B“);

c) vrácení částek účtovaných uživatelům vzdušného prostoru ve druhém referenčním období v souvislosti s odloženými nebo zrušenými investicemi do dlouhodobých aktiv (dále jen „nápravné opatření C“).

(9) V rámci návrhu konečného plánu výkonnosti Belgie pověřila nezávislého konzultanta, aby v létě 2023 provedl přezkum souladu společnosti skeyes a organizace MUAC (dále jen „přezkum souladu společnosti skeyes a organizace MUAC“) s ohledem na zjištění uvedená Komisí v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336. Belgie sdílela závěrečnou zprávu o přezkumu souladu s útvary Komise dne 3. října 2023. Belgie vysvětluje, že výsledky přezkumu souladu byly zohledněny při stanovení nápravných opatření obsažených v návrhu konečného plánu výkonnosti.

Nápravné opatření A

(10) Nápravné opatření A spočívá ve snížení stanovených nákladů společnosti skeyes a organizace MUAC v letech 2023 a 2024 v reálných cenách. Toto nápravné opatření má vést k celkovému snížení nákladů v roce 2023 o 12,9 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách roku 2017, a k celkovému snížení nákladů v roce 2024 o 9,1 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017.

(11) Níže uvedená tabulka uvádí vliv nápravného opatření A na stanovené náklady rozdělené mezi společnost skeyes a organizaci MUAC.

([4]) Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1985, s. 385/58, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj).

Nápravné opatření A	Dopad na stanovené náklady na rok 2023, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017	Dopad na stanovené náklady na rok 2024, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017
skeyes	- 4,6 milionu EUR	- 4,0 milionu EUR
MUAC	- 8,2 milionu EUR	- 5,0 milionu EUR
Celkem	**- 12,9 milionu EUR**	**- 9,1 milionu EUR**

(12) Komise konstatuje, že nápravné opatření A přispívá k celkovému snížení nákladové základny pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění v letech 2023 a 2024 a konkrétně vede ke snížení provozních nákladů, včetně nákladů na zaměstnance a dalších provozních nákladů jak u společnosti skeyes, tak u organizace MUAC, jak požaduje čl. 1 odst. 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2023/1336.

Nápravné opatření B

(13) Nápravné opatření B se týká uhrazení přebytku za kalendářní rok 2022, který vznikl rozdílem mezi stanovenými a skutečnými náklady, uživatelům vzdušného prostoru. Tento přebytek zahrnuje konkrétně zůstatek představující rozdíl mezi stanovenými a skutečnými náklady souvisejícími s náklady na zaměstnance a dalšími provozními náklady společnosti skeyes a organizace MUAC na rok 2022. Rozdíly v nákladech na rok 2022 týkající se nákladů na odpisy a kapitálových nákladů jsou z působnosti nápravného opatření B vyloučeny vzhledem k tomu, že tyto rozdíly podléhají pravidlům pro sdílení rizika nákladů stanoveným v čl. 28 odst. 3 písm. a) a čl. 28 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(14) Plánuje se, že nápravné opatření B přinese v roce 2024 jednorázové snížení nákladů ve výši 7,7 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, jak je uvedeno v níže uvedené tabulce, která jej rozděluje mezi společnost skeyes a organizaci MUAC.

Nápravné opatření B	Dopad na stanovené náklady na rok 2024, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017
skeyes	- 0,1 milionu EUR
MUAC	- 7,6 milionu EUR
Celkem	**- 7,7 milionu EUR**

(15) Komise konstatuje, že nápravné opatření B přispívá k celkovému snížení stanovených nákladů společnosti skeyes a organizace MUAC na rok 2024, jak požaduje čl. 1 odst. 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2023/1336.

Nápravné opatření C

(16) Nápravné opatření C se týká úhrady nevyčerpaných kapitálových výdajů ve druhém referenčním období, které se týkají odložených nebo zrušených investic do dlouhodobých aktiv, uživatelům vzdušného prostoru.

(17) Komise zjistila, 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 ve druhém referenčním období pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, přestože nebyly provedeny, a nepřinesly tak očekávané provozní přínosy. V souladu s prováděcím rozhodnutím (EU) 2023/1336 proto Komise požádala vnitrostátní kontrolní orgány Belgie a Lucemburska, aby ověřily, zda náklady účtované ve druhém referenčním období za zrušené a odložené investice do dlouhodobých aktiv nebyly uživatelům vzdušného prostoru účtovány dvakrát, pokud se tyto investice realizovaly později.

(18) Belgie v návrhu konečného plánu výkonnosti uvádí, že při přezkumu souladu společnosti skeyes a organizace MUAC bylo zjištěno, že některé částky zahrnuté do základů nákladů na třetí referenční období mají být uživatelům skutečně vráceny, aby se zabránilo dvojímu účtování poplatků za investice zrušené nebo odložené ve druhém referenčním období. Za tímto účelem se v roce 2024 uplatní jednorázové snížení nákladů ve výši 6,1 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, rozdělené mezi společnost skeyes a MUAC podle následující tabulky:

Nápravné opatření C	Dopad na stanovené náklady na rok 2024, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017
skeyes	- 4,4 milionu EUR
MUAC	- 1,6 milionu EUR
Celkem	**- 6,1 milionu EUR**

(19) Pokud jde o společnost skeyes, Komise konstatuje, že nápravné opatření C vede pouze k částečné úhradě nevyužitých nákladů za zrušené a odložené investice do dlouhodobých aktiv účtovaných uživatelům ve druhém referenčním období. V souladu s analýzou, kterou provedl orgán pro kontrolu výkonnosti a která je uvedena v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336, účtovala společnost skeyes ve druhém referenčním období celkem 7,8 milionu EUR v souvislosti s investicemi, které se v tomto referenčním období neuskutečnily.

(20) Komise nicméně konstatuje, že nápravné opatření C přispívá k celkovému snížení stanovených nákladů společnosti skeyes a organizace MUAC na rok 2024, jak požaduje čl. 1 odst. 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2023/1336.

Revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů

(21) Následující tabulka uvádí výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění ve třetím referenční období, které jsou obsaženy v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, a odpovídající revidované výkonnostní cíle obsažené v návrhu konečného plánu výkonnosti.

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	**základní hodnota pro rok 2014**	**základní hodnota pro rok 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách z roku 2017)	*81,78 EUR*	*83,26 EUR*	*189,52 EUR*	*104,47 EUR*	*94,18 EUR*	*89,87 EUR*
Revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů obsažené v návrhu konečného plánu výkonnosti, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady (v reálných cenách z roku 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR

(22) Komise konstatuje, že Belgie v návrhu konečného plánu výkonnosti revidovala své výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro roky 2023 a 2024 směrem dolů. Tato revize směrem dolů představuje přibližné snížení stanovených jednotkových nákladů o 4,1 % pro rok 2023 a o 10,7 % pro rok 2024. Komise bere na vědomí, že základní hodnoty pro roky 2014 a 2019 zůstávají v návrhu konečného plánu výkonnosti ve srovnání s revidovaným návrhem plánu výkonnosti nezměněny.

(23) Prognóza provozu, z níž vycházejí výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, byla aktualizována v rámci návrhu konečného plánu výkonnosti a je v souladu se základní prognózou provozu služby Eurocontrol STATFOR z března 2023. V následující tabulce jsou uvedeny předpoklady týkající se provozu, které byly pro rok 2023 revidovány směrem dolů (s negativním dopadem na stanovené jednotkové náklady) a pro rok 2024 směrem nahoru (s pozitivním dopadem na stanovené jednotkové náklady).

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	**2023**	**2024**
Prognóza provozu obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	*2 445*	*2 542*
Aktualizovaná prognóza provozu obsažená v návrzích konečných plánů výkonnosti vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**2 404**	**2 560**
Rozdíl	**- 1,7 %**	**+ 0,7 %**

Stanovené náklady na kalendářní roky 2023 a 2024

(24) Revidované stanovené náklady pro kalendářní roky 2023 a 2024, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, vyplývající z uplatnění nápravných opatření uvedených v 8. až 19. bodě odůvodnění a z dalších úprav uplatněných v návrhu konečného plánu výkonnosti, jsou uvedeny v následující tabulce:

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb v Belgii a Lucembursku	**2023**	**2024**
Stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017, jak je uvedeno v revidovaném návrhu plánu výkonnosti	*230,2 milionu EUR*	*228,5 milionu EUR*
Revidované stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017, jak je uvedeno v návrhu konečného plánu výkonnosti	217,2 milionu EUR	205,5 milionu EUR
Rozdíl vyjádřený v reálných cenách z roku 2017 a v procentech	**- 13,1 milionu EUR** - 5,7 %	**- 23,0 milionu EUR** - 10,1 %

(25) V porovnání s revidovaným návrhem plánu výkonnosti činí kombinovaný účinek nápravných opatření stanovených v návrhu konečného plánu výkonnosti na nákladovou základnu belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění – 12,8 milionu EUR pro rok 2023, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, a – 22,7 milionu EUR pro rok 2024, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017. Další snížení zbytkových nákladů ve výši 0,3 milionu EUR pro rok 2023, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, a 0,2 milionu EUR pro rok 2024, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, vyplývá z úprav provedených s ohledem na nákladové základny Lucemburské správy letové navigace a vnitrostátních kontrolních orgánů Belgie a Lucemburska.

(26) V souladu s prováděcím rozhodnutím (EU) 2023/1336 dospěla Komise k závěru, že stanovené náklady Lucemburské správy letové navigace a vnitrostátních kontrolních orgánů Belgie a Lucemburska nevzbuzují obavy. Související zjištění uvedená v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 zůstávají v platnosti vzhledem k tomu, že v návrhu konečného plánu výkonnosti nebyly provedeny žádné významné změny, pokud jde o tyto složky nákladů.

Posouzení revidovaných výkonnostních cílů

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

(27) Komise posoudila soulad revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů stanovených v návrhu konečného plánu výkonnosti na základě kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(28) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 0,9 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %.

(29) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši – 0,2 % ve druhém a třetím referenčním období nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí – 1,3 %.

(30) Pokud jde o kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady belgicko-lucemburské oblasti zpoplatnění 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.

Posouzení opatření týkajících se kapacity, jimiž Belgie odůvodňuje zjištěné odchylky od trendů efektivity nákladů pro celou Unii

(31) Je třeba přezkoumat, zda lze odchylky od kritérií stanovených v bodě 1.4 písm. b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, uvedené ve 29. a 30. bodě odůvodnění, považovat za nezbytné a přiměřené v souladu s bodem 1.4 písm. d) uvedené přílohy za předpokladu, že zjištěná odchylka od dlouhodobého trendu stanovených jednotkových nákladů v celé Unii je způsobena výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními nezbytnými k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti, kterou je kapacita.

(32) S ohledem na výpočty provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti Komise konstatuje, že odhadovaný rozdíl mezi stanovenými náklady na třetí referenční období stanovenými v návrhu konečného plánu výkonnosti pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění na rok 2024 a stanovenými náklady, které by byly nutné k dosažení dlouhodobého trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, činí přibližně 19,4 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017.

(33) Pokud jde o kritérium posouzení stanovené v bodě 1.4 písm. d) bodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti obsahuje sedm opatření pro dosažení cílů v oblasti kapacity (dále jen „opatření týkající se kapacity“), která Belgie považuje za nezbytná k dosažení cílů v oblasti kapacity a jež podle Belgie odůvodňují odchylky místních výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů od výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii. Dvě z těchto opatření týkajících se kapacity (dále jen „opatření 1 a 2“) se týkají společnosti skeyes a pět z nich (dále jen „opatření 3 až 7“) se týká organizace MUAC. Komise již tato opatření týkající se kapacity, zahrnutá v revidovaném návrhu plánu výkonnosti, posoudila v rámci podrobného šetření uvedeného v 1. bodě odůvodnění. Související zjištění byla uvedena v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336.

(34) Opatření 3 až 7 zůstávají v návrhu konečného plánu výkonnosti nezměněna, a proto zjištění, která Komise učinila během podrobného šetření ohledně těchto opatření, zůstávají v platnosti. Opatření 3 až 7 se proto na základě podrobných zjištění uvedených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 považují za nezbytná a přiměřená pro dosažení výkonnostních cílů v oblasti kapacity. Na druhé straně Belgie upravila opatření 1 a 2 v návrhu konečného plánu výkonnosti, a proto bylo nutné tato opatření znovu posoudit.

Hodnocení upraveného opatření 1

(35) Opatření 1 zahrnuje nábor a výcvik řídících letového provozu společností skeyes s cílem udržet odpovídající počet těchto zaměstnanců ve třetím a čtvrtém referenčním období.

(36) Komise již v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 dospěla k závěru, že opatření 1 je pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity nezbytné. Komise se však domnívala, že Belgie v revidovaném návrhu plánu výkonnosti neodůvodnila veškeré náklady, které měla v souvislosti s opatřením 1 vynaložit. Část nákladů na opatření 1 byla proto shledána neoprávněnou s ohledem na dosažení cílů v oblasti kapacity vzhledem k tomu, že Belgie tyto náklady nedoložila během podrobného šetření uvedeného v (1). bodě odůvodnění, a to i s ohledem na deklarovaný dopad inflace na náklady.

(37) Komise bere na vědomí, že Belgie v návrhu konečného plánu výkonnosti předložila zvýšené odhady nákladů na opatření 1 pro roky 2023 a 2024. Belgie vysvětluje, že je to způsobeno dodatečnými částkami souvisejícími s náklady na zaměstnance, které společnosti skeyes vznikly v souvislosti s odměňováním stážistů v řízení letového provozu pro traťové navigační služby. Belgie uvádí, že tyto náklady byly omylem vynechány z nákladů na opatření 1 v předchozích návrzích plánů výkonnosti, které předložila pro třetí referenční období.

(38) Na základě informací poskytnutých v návrhu konečného plánu výkonnosti jsou dodatečné náklady na zaměstnance uvedené v (37). bodě odůvodnění přímo spojeny s opatřeními ke zvýšení kapacity přijatými v rámci opatření 1, která již Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 z hlediska dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity shledala jako relevantní. Tyto dodatečné náklady na zaměstnance by navíc měly být považovány za přiměřené s ohledem na cíl zajistit bezpečné a nepřetržité poskytování požadované kapacity řízení letového provozu zajištěné společností skeyes ve třetím referenčním období. Proto je vhodné, pokud jde o opatření 1, zahrnout tyto náklady na zaměstnance do výpočtu nákladů, které jsou považovány za nezbytné a přiměřené pro dosažení cílů v oblasti kapacity.

(39) Pokud jde o všechny ostatní aspekty opatření 1, závěry uvedené v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 se potvrzují, jelikož návrh konečného plánu výkonnosti neobsahuje žádné argumenty ani důkazy, které by vyžadovaly opětovné otevření analýzy Komise.

Hodnocení upraveného opatření 2

(40) Opatření 2 se týká modernizace systému uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) ze strany společnosti skeyes s cílem podpořit integraci civilních a vojenských letových navigačních služeb a zlepšit kapacitu a provozní efektivitu.

(41) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 Komise uvedla, že opatření 2 zahrnuje dva prvky, a to modernizaci stávajícího systému ATM společnosti skeyes v polovině životnosti a nahrazení tohoto stávajícího systému ATM v dlouhodobém horizontu jednotným, integrovaným a harmonizovaným systémem uspořádání vzdušného prostoru, který má být vyvinut společně s organizací MUAC a belgickými ozbrojenými silami v rámci projektu „Systém sdílených letových provozních služeb“ (dále jen „projekt SAS 3“). Komise však s ohledem na věrohodné informace, které měla v té době k dispozici, konstatovala, že existují vážné pochybnosti o skutečném provádění projektu SAS 3. Kromě toho Komise vyloučila určité náklady uvedené v rámci opatření 2 z dodatečných nákladů, které považuje za nezbytné a přiměřené s ohledem na dosažení cílů v oblasti kapacity, a odůvodnila tak odchylku od výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(42) Komise bere na vědomí, že Belgie upravila opatření 2 v návrhu konečného plánu výkonnosti, pokud jde o jeho obsah i náklady. Na jedné straně Belgie potvrzuje, že plánovaná modernizace systému ATM v polovině životnosti má být provedena v letech 2023–2024 jako přechodné opatření před zavedením nového systému ATM, který má být uveden do provozu na konci čtvrtého referenčního období. Na druhé straně Belgie uznává, že projekt SAS 3, jehož cílem bylo vyvinout nový systém ATM, byl pozastaven, protože *„rizika projektu z hlediska rozsahu, plánování a rozsahu byla pro společnost skeyes příliš vysoká“*. Podle Belgie *„společnost skeyes v současné době jedná s belgickými ozbrojenými silami, aby určila nejlepší způsob modernizace systému, který má být uveden do provozu v roce 2028“*. Belgie však v návrhu konečného plánu výkonnosti nepředkládá žádné možnosti, jak projekt SAS3 nahradit nebo upravit.

(43) Komise dále konstatuje, že náklady spojené s opatřením 2 byly v návrhu konečného plánu výkonnosti pro roky 2023 a 2024 upraveny. Tyto náklady byly přehodnoceny směrem dolů s ohledem na aktuální stav plánovaných investic do systému ATM.

(44) Na základě analýzy aktualizovaných informací a argumentů předložených Belgií Komise v souvislosti s opatřením 2 potvrzuje závěry uvedené v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336. Je zřejmé, že zahrnutí jakýchkoli nákladů týkajících se budoucího nového systému ATM, ať už na základě projektu SAS3, nebo jakéhokoli alternativního technického řešení, které vybere společnost skeyes, by bylo předčasné vzhledem k tomu, že související investiční rozhodnutí nebylo učiněno a investice není plánována před koncem čtvrtého referenčního období. Komise dále opakuje svou připomínku, že pro zdůvodnění odchylek od výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii je třeba zohlednit pouze náklady na odpisy a kapitálové náklady přímo vynaložené na investice do modernizace nebo výměny systému ATM.

(45) Pokud tedy jde o dodatečné náklady, které jsou považovány za nezbytné a přiměřené pro dosažení výkonnostních cílů v oblasti kapacity, náklady, které je třeba zohlednit v souvislosti s opatřením 2, představují náklady související s odpisy a náklady na kapitál vynaložené na modernizaci systému ATM společnosti skeyes v polovině životnosti, jak je uvedeno v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336.

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

(46) 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 31. až 45. bodě odůvodnění k závěru, že náklady předložené v návrhu konečného plánu výkonnosti na opatření 1 a 2 jsou pro 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.

(47) S ohledem na analýzu provedenou orgánem pro kontrolu výkonnosti je v následující tabulce uveden vypočtený peněžní dopad opatření týkajících se kapacity na vývoj stanovených jednotkových nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění s ohledem zejména na příslušný rok 2024:

Opatření týkající se kapacity uvedená v návrhu konečného plánu výkonnosti	Peněžní dopad na vývoj stanovených jednotkových nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, s přihlédnutím k nákladům, které Komise považuje za nezbytné a přiměřené pro dosažení cílů v oblasti kapacity ([1])
Opatření 1	8,2 milionu EUR ([2])
Opatření 2	0,3 milionu EUR ([3])
Opatření 3	4,3 milionu EUR
Opatření 4	0,3 milionu EUR
Opatření 5	4,7 milionu EUR
Opatření 6	1,4 milionu EUR
Opatření 7	0,3 milionu EUR
Celkem	**19,5 milionu EUR**

([1]) Výpočty založené na aktualizovaném indexu inflace použitém v návrhu konečného plánu výkonnosti.

([2]) Revidovaná částka odrážející podíl nákladů na opatření 1, které Komise shledala nezbytnými a přiměřenými pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity v souladu s (47). a (48). bodem odůvodnění.

([3]) Částka odrážející podíl nákladů na opatření 2, které Komise shledala nezbytnými a přiměřenými pro dosažení místních výkonnostních cílů v oblasti kapacity v souladu s (54). bodem odůvodnění. Tato částka se nezměnila od doby, kdy Belgie a Lucembursko přijaly nápravná opatření stanovená v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336.

(48) Opatření týkající se kapacity uvedená v tabulce v (52). bodě odůvodnění představovala celkové překročení o 19,5 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, ve vztahu k nákladové základně pro rok 2024. Zjištěná odchylka ve výši 19,4 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, od dlouhodobého trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii, která je uvedena v (32). bodě odůvodnění, by proto měla být považována za zcela odůvodněnou dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními týkajícími se kapacity uvedenými v návrhu konečného plánu výkonnosti.

(49) Komise proto dospěla k závěru, že kritérium stanovené v bodě 1.4 písm. d) bodě i) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 je splněno.

Závěr k posouzení nápravných opatření určených k dosažení souladu revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii

(50) Na základě zjištění uvedených v (6). až (49). bodě odůvodnění dospěla Komise k závěru, že nápravná opatření stanovená v návrhu konečného plánu výkonnosti vedou ke snížení stanovených nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění. To vede k revidovaným výkonnostním cílům v oblasti efektivity nákladů, u nichž by se mělo mít za to, že jsou v souladu s výkonnostními cíli celé Unie pro třetí referenční období.

Přezkum revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(51) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 vyjádřila Komise obavy ohledně cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby navržených Belgií v revidovaném návrhu plánu výkonnosti a dospěla k závěru, že Belgie by měla tyto cíle dále odůvodnit, nebo je revidovat směrem dolů.

(52) Komise konstatuje, že návrh konečného plánu výkonnosti zahrnuje zlepšené výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby pro Belgii pro kalendářní roky 2023 a 2024, včetně snížení stanovených nákladů pro rok 2023 o 1,8 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017, a pro rok 2024 o 1,4 milionu EUR, vyjádřeno v reálných cenách z roku 2017. Vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby v Belgii ve výši +3,1 % ve třetím referenčním období nicméně zůstává vyšší než trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve výši – 0,9 % 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. Kromě toho stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby zůstávají vyšší, a to o odhadované významné rozpětí 52,8 %, než je medián stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby příslušné srovnávací skupiny. Komise rovněž konstatuje, že Belgie v návrhu konečného plánu výkonnosti nepředložila žádné další zdůvodnění, pokud jde o výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby.

(53) Na základě zjištění uvedených v 52. bodě odůvodnění Komise dospěla k závěru, že revidované výkonnostní cíle Belgie v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby nadále vzbuzují obavy. Komise proto znovu opakuje svůj názor uvedený v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336, že Belgie by měla tyto cíle revidovat směrem dolů nebo je náležitě odůvodnit. Belgie by se měla touto připomínkou zabývat v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti podle čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317

(54) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336 dospěla Komise k závěru, že Belgie má revidovat svoje systémy pobídek pro dosažení cílů týkajících se kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby byla maximální finanční nevýhoda vyplývající z těchto systémů pobídek má podstatný dopad na příjmy v ohrožení. Komise konstatuje, že Belgie přesto v návrhu konečného plánu výkonnosti ponechala své systémy pobídek beze změny.

(55) Komise proto dospěla k závěru, že systémy pobídek v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb, které Belgie stanovila v návrhu konečného plánu výkonnosti, nadále vzbuzují obavy. Komise proto opakuje svůj názor, že Belgie by měla v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti v souladu s čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 revidovat své systémy pobídek pro dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb tak, aby maximální finanční nevýhoda vyplývající z těchto systémů pobídek byla stanoveny na úrovni, která bude mít podstatný dopad na příjmy v ohrožení, jak výslovně požaduje čl. 11 odst. 3 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Podle názoru Komise by tato revize měla vést k maximální finanční nevýhodě ve výši 1 % ročních stanovených nákladů nebo vyšší.

ZÁVĚR

(56) V případě nápravných opatření obsažených v návrhu konečného plánu výkonnosti s ohledem na revidované výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro belgicko-lucemburskou oblast zpoplatnění by se mělo mít za to, že jsou v souladu s prováděcím rozhodnutím (EU) 2023/1336. V návaznosti na tato nápravná opatření by se v případě revidovaných výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů mělo mít za to, že jsou v souladu s odpovídajícími výkonnostními cíli celé Unie pro třetí referenční období.

(57) Komise konstatuje, že Belgie se v souvislosti s návrhem konečného plánu výkonnosti nezabývala následujícími otázkami týkajícími se zjištění, která Komise učinila během podrobného šetření uvedeného v (1). bodě odůvodnění a předloženého v prováděcím rozhodnutí (EU) 2023/1336:

a) nesprávné uplatňování příslušných právních předpisů upravujících sdílení rizika provozu, sdílení rizika nákladů a systémy pobídek, pokud jde o organizaci MUAC;

b) nesprávná opatření pro financování nákladů vynaložených na služby poskytované společností skeyes a organizací MUAC v přeshraničních oblastech;

c) nesprávné rozdělení nákladů na přibližovací služby řízení mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, pokud jde o společnost skeyes;

d) nesprávná výše maximálních finančních nevýhod v systémech pobídek Belgie na podporu dosažení cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb uvedená v (54). a (55). bodě odůvodnění.

(58) Komise proto dospěla k závěru, že Belgie by se měla zjištěními uvedenými v (57). bodě odůvodnění neprodleně zabývat. Tímto závěrem není dotčeno případné řízení o nesplnění povinnosti, které může Komise v souvislosti s těmito zjištěními zahájit,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Nápravná opatření stanovená v návrhu konečného plánu výkonnosti, který Belgie předložila Komisi dne 7. listopadu 2023 podle nařízení (ES) č. 549/2004, pokud jde o její výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro třetí referenční období, jsou v souladu s prováděcím rozhodnutím (EU) 2023/1336.

Výkonnostní cíle obsažené v konečném návrhu plánu výkonnosti předloženém Belgií dne 7. listopadu 2023 podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ([5]).

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království.

V Bruselu dne 13. prosince 2023.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj).

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Belgií podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Belgie	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti,** vyjádřené jako úroveň provádění (úroveň A až D podle agentury EASA)		
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2023**	**2024**
skeyes	Bezpečnostní politika a cíle	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	**C**
MUAC	Bezpečnostní politika a cíle	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	D	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Belgie	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**3,00 %**	**3,00 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Belgie	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,17**	**0,17**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb Belgie-Lucembursko	základní hodnota pro rok 2014	základní hodnota pro rok 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby, vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v EUR v reálných cenách z roku 2017)	**81,78 EUR**	**83,26 EUR**	**189,52 EUR**	**104,47 EUR**	**90,34 EUR**	**80,26 EUR**