Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1040

23.5.2025

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2025/1040 DE LA COMMISSION

du 16 mai 2025

concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés par la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la France, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen

[notifiée sous le numéro C(2025) 2930]

(Les textes en langues allemande, anglaise, danoise, estonienne, française, grecque, irlandaise, lettonne, néerlandaise et slovaque sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c), deuxième alinéa,

vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ([2]), et notamment son article 58, paragraphe 3,

après consultation du comité du ciel unique,

considérant ce qui suit:

1. CONTEXTE

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, les États membres sont tenus d'élaborer des plans, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comprenant des objectifs de performance, pour chaque période de référence du système de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces plans doivent inclure des objectifs de performance locaux compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la période de référence concernée.

(2) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029) ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([3]).

(3) Tous les États membres ont élaboré et adopté des projets de plans de performance pour la PR4, qui ont été soumis à la Commission pour évaluation au plus tard le 1er octobre 2024. Après vérification du caractère complet de ces projets de plans de performance, la Commission a demandé aux États membres de présenter des projets de plans de performance mis à jour le 15 novembre 2024 au plus tard.

(4) L'évaluation de la Commission exposée dans la présente décision est fondée sur les projets de plans de performance pour la PR4 mis à jour qui ont été présentés par l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Estonie, la France, la Grèce, l'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie (ci-après les «projets de plans de performance»).

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence débutant le 1er janvier 2025 et s'achevant le 31 décembre 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance, a présenté à la Commission un rapport contenant son avis sur l'évaluation des projets de plans de performance.

(6) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission ([4]), cette dernière a évalué la compatibilité des objectifs de performance locaux figurant dans les projets de plans de performance sur la base des critères prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales, le cas échéant.

(7) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la sécurité, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs présentés par les États membres concernés relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne sur la base du critère prévu à l'annexe IV, point 1.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a examiné si les objectifs proposés contenus dans les projets de plans de performance prévoient un niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité égal ou supérieur au niveau des objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

(8) Pour ce qui est du domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs présentés par les États membres concernés relatifs à l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée sur la base du critère fixé à l'annexe IV, point 1.2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés contenus dans les projets de plans de performance ont été comparés aux valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route pertinentes définies dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen du 2 juillet 2024, établi conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([5]). Cette évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales.

(9) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs présentés par les États membres concernés relatifs au retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol a été évaluée sur la base du critère établi à l'annexe IV, point 1.3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés contenus dans les projets de plans de performance ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes définies dans le plan de réseau opérationnel du 2 juillet 2024, établi conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123. Cette évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales.

(10) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs contenus dans les projets de plans de performance relatifs au coût unitaire fixé («DUC») pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères énoncés à l'annexe IV, points 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du DUC au cours de la PR4, la tendance du DUC à long terme au cours de la troisième période de référence (ci-après la «PR3», 2020-2024) et de la PR4 (2020-2029), ainsi que la valeur de référence pour le DUC au niveau de la zone tarifaire comparée à la valeur moyenne des zones tarifaires dans lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne bénéficient d'un environnement opérationnel et économique similaire.

(11) Lorsque les objectifs d'efficacité économique des services en route ont été jugés incompatibles sur la base des critères prévus à l'annexe IV, points 1.4, a), 1.4, b), et 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a en outre examiné, à la lumière des justifications et des éléments de preuve fournis dans les projets de plans de performance, si un écart pouvait être jugé nécessaire et proportionné sur la base de l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

([4]) Règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 (JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) nº 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) La Commission a complété son évaluation en examinant les projets de plans de performance au regard des éléments précisés à l'annexe IV, point 2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En ce qui concerne l'annexe IV, point 2.1, d), vii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission signale qu'elle n'a pas procédé, dans le cadre de cet examen, à une analyse détaillée des méthodes utilisées par les États membres pour la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux au cours de la PR4. Elle n'a donc tiré aucune conclusion, à ce stade, en ce qui concerne la conformité de ces méthodes de répartition des coûts avec l'article 15, paragraphe 2, points e) et f), du règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ([6]) et avec l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

2. CONSTATATIONS CONCERNANT LA BELGIQUE, L'ALLEMAGNE, LA FRANCE, LE LUXEMBOURG ET LES PAYS-BAS

(13) La Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse ont élaboré et adopté conjointement un projet de plan de performance au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (ci-après le «FABEC»).

(14) La présente décision expose l'évaluation, par la Commission, du projet de plan de performance au niveau du FABEC (ci-après le «projet de plan de performance du FABEC») en ce qui concerne la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas. En tant que pays tiers soumis au système de performance et de tarification en vertu de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien ([7]), la Suisse a été informée séparément par la Commission des résultats de l'évaluation du projet de plan de performance du FABEC ([8]).

Évaluation des objectifs d'efficacité économique ([9])

Zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg

(15) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés pour la zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance belgo-luxembourgeoise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de – 0,1 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

([6]) Règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) JO L 114 du 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Décision d'exécution C(2025) 2923 de la Commission du 16 mai 2025 concernant l'incompatibilité de certains des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présenté par la Suisse conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence.

([9]) La Commission a jugé que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la France, contenus dans le projet de plan de performance du FABEC, étaient compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants pour la PR4. Par conséquent, aucune constatation y afférente n'est exposée dans la présente décision.

(17) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance belgo-luxembourgeoise du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 1,1 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(18) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Belgique et du Luxembourg pour le DUC, de 104,26 EUR en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»), est supérieure de 10,8 % à la valeur de référence moyenne de 94,13 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point e), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(19) Il convient d'examiner si les écarts mentionnés aux considérants 16, 17 et 18 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 16 et 17 étaient uniquement dus à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(20) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la Belgique et le Luxembourg mentionnent, dans le projet de plan de performance du FABEC, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par les prestataires de services de navigation aérienne skeyes et le centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht (ci-après le «MUAC») en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»). Les mesures présentées en matière de capacité comprennent les principaux éléments suivants:

a) la formation et le recrutement par skeyes et le MUAC de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne (ci-après «ATCO»), en vue principalement de remplacer les ATCO qui devraient prendre leur retraite au cours de la PR4, mais aussi de répondre à la croissance prévue du trafic et de soutenir la modernisation du système;

b) l'acquisition et le déploiement par skeyes d'un nouveau système de gestion du trafic aérien (ci-après l'«ATM») en 2028, qui apportera des améliorations fonctionnelles et techniques notables; le nouveau système ATM remplacera le système ATM actuel de skeyes, qui est utilisé depuis 2009;

c) le déploiement par skeyes d'un nouvel outil de planification qui permettra un traitement automatisé du tableau de service des ATCO, ce qui permettra à son tour d'optimiser la gestion des effectifs et les gains opérationnels associés;

d) le développement et la mise en œuvre par le MUAC de nouveaux outils et fonctions de soutien aux opérations;

e) la mise en œuvre par le MUAC d'améliorations structurelles de la conception et de l'utilisation de l'espace aérien;

f) la construction par le MUAC d'un nouveau bâtiment destiné à accueillir une nouvelle salle d'exploitation (salle OPS) dotée de bureaux et d'installations de soutien.

(21) Compte tenu de l'évaluation réalisée par l'OEP, les coûts supplémentaires déclarés par la Belgique et le Luxembourg en lien avec les mesures en matière de capacité mentionnées au considérant 20 sont nettement inférieurs, en termes monétaires, aux écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union calculées par l'OEP. En outre, la Commission observe que certaines mesures en matière de capacité invoquées par la Belgique et le Luxembourg pourraient être considérées comme faisant partie des activités normales des prestataires de services de navigation aérienne concernés ou peuvent ne pas contribuer directement à l'amélioration de la capacité d'espace aérien. Par conséquent, il n'est pas possible de déterminer, sans autres informations et analyses détaillées, si les mesures en matière de capacité présentées par la Belgique et le Luxembourg peuvent, dans leur intégralité, être jugées nécessaires et proportionnées pour réaliser les objectifs de performance locaux en matière de capacité pour la PR4. La Commission constate donc que les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 16 et 17 ne peuvent pas être exclusivement imputés aux coûts supplémentaires découlant des mesures présentées en matière de capacité.

(22) Par conséquent, il convient de considérer que le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli en ce qui concerne la Belgique et le Luxembourg.

(23) En outre, la Commission constate que la Belgique et le Luxembourg n'ont pas présenté, dans le projet de plan de performance du FABEC, de mesures de restructuration qui justifieraient un écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, conformément au critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(24) Sur la base des constatations figurant aux considérants 15 à 23, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Zone tarifaire de route de l'Allemagne

(25) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés pour la zone tarifaire de route de l'Allemagne pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de l'Allemagne	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance allemande du DUC au niveau de la zone tarifaire, de – 1,2 % au cours de la PR4, correspond à la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(27) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance allemande du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de – 0,2 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(28) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de l'Allemagne pour le DUC, de 74,90 EUR en euros de 2022, est supérieure de 29,9 % à la valeur de référence moyenne de 57,66 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point a), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(29) Il convient d'examiner si les écarts mentionnés aux considérants 27 et 28 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si l'écart observé par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionné au considérant 27 était uniquement dû à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(30) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que l'Allemagne mentionne, dans le projet de plan de performance du FABEC, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par les prestataires de services de navigation aérienne DFS et MUAC en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»). Les mesures présentées en matière de capacité comprennent les principaux éléments suivants:

a) la formation et le recrutement par la DFS et le MUAC de nouveaux ATCO: dans le cas de la DFS, cette mesure devrait se traduire, au cours de la PR4, par une augmentation globale de plus de 10 % du nombre d'ATCO en fonction dans les centres de contrôle régional (ci-après les «ACC») de Brême, de Karlsruhe, de Langen et de Munich, afin de remédier aux pénuries de capacités auxquelles ces ACC sont confrontés; dans le cas du MUAC, le nombre d'ATCO en fonction ne devrait que légèrement augmenter au cours de la PR4, mais les recrutements de nouveaux ATCO resteront nombreux afin de compenser le nombre élevé de départs à la retraite parmi les ATCO prévu au cours de cette période de référence;

b) l'acquisition et le déploiement par la DFS de nouvelles fonctionnalités du système ATM pour les ACC de Brême et de Munich; ces fonctionnalités devraient entraîner des améliorations opérationnelles dans la fourniture de services de navigation aérienne, y compris une amélioration de la capacité d'espace aérien;

c) en ce qui concerne l'ACC de Karlsruhe, l'initiative du MUAC et de la DFS de mettre en place deux centres de données géo-redondants capables de se soutenir et de se substituer mutuellement, dans le but de renforcer la qualité des services de navigation aérienne;

d) la participation de la DFS, ainsi que de six autres prestataires de services de navigation aérienne, à un programme de coopération visant à développer un futur système ATM commun pour les prestataires de services de navigation aérienne concernés; la DFS considère que le nouveau système ATM alors développé pourrait être déployé à l'ACC de Langen au plus tôt en 2031, et donc en dehors de la PR4;

e) le déploiement par la DFS des systèmes techniques et des logiciels nécessaires pour se conformer à la sous-fonctionnalité «AF6 — Phase initiale du partage d'informations sur la trajectoire» requise en vertu du règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission ([10]);

f) la mise en œuvre, par la DFS, de changements dans son système de surveillance et d'un nouvel outil à l'appui d'une sectorisation de l'espace aérien plus efficace et plus dynamique;

g) le développement et la mise en œuvre par le MUAC de nouveaux outils et fonctions de soutien aux opérations;

h) la mise en œuvre par le MUAC d'améliorations structurelles de la conception et de l'utilisation de l'espace aérien;

i) la construction par le MUAC d'un nouveau bâtiment destiné à accueillir une nouvelle salle d'exploitation (salle OPS) dotée de bureaux et d'installations de soutien.

(31) Compte tenu de l'évaluation réalisée par l'OEP, les coûts supplémentaires déclarés par l'Allemagne en lien avec les mesures en matière de capacité mentionnées au considérant 30 sont nettement inférieurs, en termes monétaires, à l'écart observé par rapport à la tendance en matière d'efficacité économique à long terme à l'échelle de l'Union calculée par l'OEP.

(32) En outre, la Commission observe que certaines mesures en matière de capacité invoquées par l'Allemagne pourraient être considérées comme faisant partie des activités normales des prestataires de services de navigation aérienne concernés ou peuvent ne pas contribuer directement à l'amélioration de la capacité d'espace aérien. Par conséquent, il n'est pas possible de déterminer, sans autres informations et analyses détaillées, si les mesures en matière de capacité présentées par l'Allemagne peuvent, dans leur intégralité, être jugées nécessaires et proportionnées pour réaliser les objectifs de performance locaux en matière de capacité pour la PR4. La Commission constate donc que les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés au considérant 27 ne peuvent pas être exclusivement imputés aux coûts supplémentaires découlant des mesures présentées en matière de capacité.

(33) Par conséquent, il convient de considérer que le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli en ce qui concerne l'Allemagne.

(34) En outre, la Commission constate que l'Allemagne n'a pas présenté, dans le projet de plan de performance du FABEC, de mesures de restructuration qui justifieraient un écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, conformément au critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(35) Sur la base des constatations figurant aux considérants 25 à 34, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de l'Allemagne devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Zone tarifaire de route des Pays-Bas

(36) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés pour la zone tarifaire de route des Pays-Bas pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

([10]) Règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission du 1er février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien prévu par le règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 409/2013 de la Commission et abrogeant le règlement d'exécution (UE) nº 716/2014 de la Commission (JO L 36 du 2.2.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Zone tarifaire de route des Pays-Bas	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance néerlandaise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de + 0,3 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(38) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance néerlandaise du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 2,3 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(39) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence des Pays-Bas pour le DUC, de 104,60 EUR en euros de 2022, est supérieure de 11,3 % à la valeur de référence moyenne de 94,01 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point e), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(40) Il convient d'examiner si les écarts mentionnés aux considérants 37 à 39 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 37 et 38 étaient uniquement dus à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(41) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que les Pays-Bas mentionnent, dans le projet de plan de performance du FABEC, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par les prestataires de services de navigation aérienne LVNL et MUAC en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»). Les mesures présentées en matière de capacité comprennent les principaux éléments suivants:

a) la formation et le recrutement par la LVNL et le MUAC de nouveaux ATCO, en vue principalement de remplacer les ATCO qui devraient prendre leur retraite au cours de la PR4, mais aussi de répondre à la croissance prévue du trafic et de soutenir la modernisation du système;

b) l'amélioration par la LVNL de ses installations et simulateurs de formation des ATCO, afin de renforcer les capacités et les prestations de formation;

c) la mise à niveau par la LVNL de son système ATM, qui devrait permettre de futures améliorations de la capacité d'espace aérien;

d) le développement et la mise en œuvre par le MUAC de nouveaux outils et fonctions de soutien aux opérations;

e) la mise en œuvre par le MUAC d'améliorations structurelles de la conception et de l'utilisation de l'espace aérien;

f) la construction par le MUAC d'un nouveau bâtiment destiné à accueillir une nouvelle salle d'exploitation (salle OPS) dotée de bureaux et d'installations de soutien.

(42) Compte tenu de l'évaluation réalisée par l'OEP, les coûts supplémentaires déclarés par les Pays-Bas en lien avec les mesures en matière de capacité mentionnées au considérant 41 sont nettement inférieurs, en termes monétaires, aux écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union calculées par l'OEP. En outre, la Commission observe que certaines mesures en matière de capacité invoquées par les Pays-Bas pourraient être considérées comme faisant partie des activités normales des prestataires de services de navigation aérienne concernés ou peuvent ne pas contribuer directement à l'amélioration de la capacité d'espace aérien. Par conséquent, il n'est pas possible de déterminer, sans autres informations et analyses détaillées, si les mesures en matière de capacité présentées par les Pays-Bas peuvent, dans leur intégralité, être jugées nécessaires et proportionnées pour réaliser les objectifs de performance locaux en matière de capacité pour la PR4. La Commission constate donc que les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 37 et 38 ne peuvent pas être exclusivement imputés aux coûts supplémentaires découlant des mesures présentées en matière de capacité.

(43) Par conséquent, il convient de considérer que le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli en ce qui concerne les Pays-Bas.

(44) En outre, la Commission constate que les Pays-Bas n'ont pas présenté, dans le projet de plan de performance du FABEC, de mesures de restructuration qui justifieraient un écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, conformément au critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(45) Sur la base des constatations figurant aux considérants 36 à 44, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route des Pays-Bas devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Révision des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière de sécurité

(46) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance du FABEC par la révision des mesures pour atteindre les objectifs en matière de sécurité figurant dans ce plan.

(47) Sur la base de la révision visée au considérant 46, la Commission constate que le projet de plan de performance du FABEC contient des mesures pour atteindre les objectifs de performance en matière de sécurité en vue d'atteindre les objectifs à l'échelle de l'Union en 2029. La Commission constate toutefois que, malgré ces mesures, les objectifs intermédiaires pour les années 2025 à 2028 présentés par le Luxembourg et les Pays-Bas pour les prestataires de services de navigation aérienne ANALUX et LVNL, respectivement, sont anormalement faibles. Des objectifs intermédiaires aussi faibles ne sont pas justifiés au regard des performances réelles de ces prestataires de services de navigation aérienne au cours de la PR3 et des mesures présentées pour atteindre les objectifs en matière de sécurité pour la PR4.

(48) Par conséquent, la Commission considère que le Luxembourg et les Pays-Bas devraient traiter les constatations formulées au considérant 47 en améliorant les niveaux de gestion de la sécurité ciblés pour les années 2025 à 2028 pour les prestataires de services de navigation aérienne ANALUX et LVNL, respectivement, notamment en mettant en place des mesures supplémentaires si nécessaire.

Révision des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière d'environnement

(49) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance du FABEC par la révision des mesures pour atteindre les objectifs en matière d'environnement figurant dans ce plan.

(50) Sur la base de la révision visée au considérant 49, la Commission doute fortement que les mesures présentées par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas pour atteindre les objectifs de performance en matière d'environnement contenus dans le projet de plan de performance du FABEC permettent la réalisation effective de ces objectifs. Compte tenu des constatations de l'OEP, la Commission observe, en particulier, que les mesures présentées par la France à l'égard du prestataire de services de navigation aérienne DSNA sont insuffisantes pour permettre les améliorations ciblées de l'efficacité des vols au cours de la PR4.

(51) Par conséquent, la Commission considère que le FABEC devrait mettre en place des mesures supplémentaires pour atteindre ses objectifs en matière d'environnement pour la PR4, par exemple par la mise en œuvre effective d'un espace aérien en cheminement libre et la mise en œuvre d'un espace aérien en cheminement libre transfrontière avec d'autres États membres voisins.

Révision des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière de capacité

(52) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance du FABEC par la révision des mesures pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route figurant dans ce plan.

(53) Sur la base de la révision visée au considérant 52, la Commission doute fortement que les mesures présentées par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas pour atteindre les objectifs de performance en matière de capacité en route contenus dans le projet de plan de performance du FABEC permettent la réalisation effective de ces objectifs. Compte tenu des constatations de l'OEP, la Commission observe, en particulier, que les mesures présentées par l'Allemagne à l'égard du prestataire de services de navigation aérienne DFS sont insuffisantes pour répondre efficacement à la demande escomptée en matière de trafic au cours de la PR4.

(54) Par conséquent, la Commission considère que le FABEC devrait mettre en place des mesures supplémentaires pour atteindre ses objectifs en matière de capacité en route pour la PR4, par exemple en ce qui concerne la formation et le recrutement d'ATCO supplémentaires, une utilisation plus efficace des ressources et des accords de coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne.

Révision des objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux

(55) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance du FABEC par la révision des objectifs de performance en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux fixés pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs suscitaient des préoccupations.

(56) En ce qui concerne la Belgique, la Commission constate que les objectifs proposés en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 entraînent une détérioration significative du retard ATFM moyen à l'arrivée par an par rapport à la PR3. En effet, les objectifs proposés pour la PR4 sont fixés à 0,94 minute par vol, sauf pour l'année 2027 pour laquelle un objectif de 2,00 minutes par vol est proposé, alors que la performance réelle enregistrée en 2024 était de 0,28 minute par vol. Il a en outre été constaté que ces objectifs en matière de capacité pour les services terminaux aboutissent à un niveau de retard ATFM moyen à l'arrivée par vol pour l'aéroport de Bruxelles nettement plus élevé que le niveau de performance d'aéroports similaires identifiés par l'OEP.

(57) En ce qui concerne les Pays-Bas, la Commission constate que le niveau de retard ATFM moyen à l'arrivée enregistré au cours des trois dernières années de la PR3 était élevé, atteignant 3,50 minutes par vol en 2024. Bien qu'une amélioration ait été observée par rapport à la PR3, les objectifs proposés en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 aboutissent à un niveau de retard ATFM moyen à l'arrivée par vol pour l'aéroport d'Amsterdam Schiphol nettement plus élevé que le niveau de performance d'aéroports similaires identifiés par l'OEP.

(58) Par conséquent, la Commission considère que la Belgique et les Pays-Bas devraient justifier davantage les objectifs en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 à la lumière des observations figurant aux considérants 56 et 57, ou les revoir à la baisse.

Révision des objectifs d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux

(59) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance du FABEC par la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux fixés pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs suscitaient des préoccupations.

(60) En ce qui concerne la zone tarifaire terminale de la Belgique, la Commission constate que les objectifs d'efficacité économique proposés entraînent une tendance du DUC de – 0,8 % au cours de la PR4. Il a toutefois été constaté que le DUC moyen pour la PR4 pour les services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport de Bruxelles est estimé être nettement supérieur au DUC médian des aéroports similaires identifiés par l'OEP.

(61) En ce qui concerne la zone tarifaire terminale de l'Allemagne, la Commission constate que les objectifs d'efficacité économique proposés entraînent une tendance du DUC de – 0,8 % au cours de la PR4. Il a toutefois été constaté que le DUC moyen pour la PR4 pour les services de navigation aérienne terminaux aux aéroports de Munich, de Hambourg, de Düsseldorf et de Cologne-Bonn est estimé être nettement supérieur au DUC médian du groupe pertinent d'aéroports similaires.

(62) En ce qui concerne la zone tarifaire terminale des Pays-Bas, la Commission constate que les objectifs d'efficacité économique proposés entraînent une détérioration de la tendance du DUC de + 0,4 % au cours de la PR4. Il a en outre été constaté que le DUC moyen pour la PR4 pour les services de navigation aérienne terminaux à l'aéroport d'Amsterdam Schiphol est estimé être nettement supérieur au DUC médian du groupe pertinent d'aéroports similaires.

(63) Par conséquent, la Commission considère que la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas devraient justifier davantage leurs objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux pour la PR4 à la lumière des observations figurant aux considérants 60, 61 et 62, ou les revoir à la baisse.

Révision des mécanismes incitatifs relatifs à la capacité en route et pour les services terminaux

(64) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, f), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a examiné les mécanismes incitatifs figurant dans le projet de plan de performance du FABEC en vue de soutenir la réalisation des objectifs en matière de capacité (ci-après les «mécanismes incitatifs relatifs à la capacité»). Il a été constaté que les mécanismes incitatifs relatifs à la capacité pour la PR4 mis en place par la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas pour les services en route et les services terminaux suscitaient des préoccupations.

(65) La Commission constate que le mécanisme incitatif relatif à la capacité en route du FABEC et les mécanismes incitatifs relatifs à la capacité pour les services terminaux de la Belgique, de la France, de l'Allemagne et des Pays-Bas, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance du FABEC, comprennent un désavantage financier maximal ne représentant que 0,50 % des coûts fixés. Compte tenu des conseils spécialisés de l'OEP, la Commission considère que les désavantages financiers maximaux découlant de ces mécanismes incitatifs ne sont pas conformes à l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, qui exige que ces mécanismes incitatifs aient «*une incidence significative sur les revenus exposés au risque*».

(66) Par conséquent, la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas devraient réviser les mécanismes incitatifs relatifs à la capacité visés au considérant 65 de sorte que les désavantages financiers maximaux découlant de ces mécanismes incitatifs soient fixés à un niveau ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Selon la Commission, cette révision devrait entraîner un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés annuels.

3. CONSTATATIONS CONCERNANT LE DANEMARK

Évaluation des objectifs d'efficacité économique

(67) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par le Danemark pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route du Danemark	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance danoise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de – 1,6 % au cours de la PR4, dépasse la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(69) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance danoise du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 0,8 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(70) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence du Danemark pour le DUC, de 73,02 EUR en euros de 2022, est supérieure de 19,9 % à la valeur de référence moyenne de 60,91 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point f), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(71) La Commission constate en outre que le Danemark n'a présenté aucun élément justifiant les écarts mentionnés aux considérants 69 et 70 en raison de coûts fixés supplémentaires liés aux mesures nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité ou de coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Par conséquent, il convient de considérer que les critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, points 1.4, d), i) et ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 ne sont pas remplis en ce qui concerne le Danemark.

(72) Sur la base des constatations figurant aux considérants 67 à 71, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route du Danemark devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

4. CONSTATATIONS CONCERNANT L'ESTONIE

Évaluation des objectifs d'efficacité économique

(73) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par l'Estonie pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de l'Estonie	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance estonienne du DUC au niveau de la zone tarifaire, de + 0,4 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(75) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance estonienne du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 4,3 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(76) La Commission constate toutefois que l'Estonie a perdu, à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, une part importante des survols qui relevaient historiquement de sa responsabilité. Cette réduction du trafic continue, au cours de la PR4, d'avoir une incidence considérable sur la performance en matière d'efficacité économique du prestataire de services de navigation aérienne de l'Estonie et a, en particulier, un effet négatif sur la tendance du DUC à long terme de l'Estonie calculée pour la PR3 et la PR4 combinées.

(77) Il est donc nécessaire et approprié de déterminer, aux fins du critère d'évaluation mentionné au considérant 75, si l'Estonie respecterait la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union en l'absence des circonstances mentionnées au considérant 76.

(78) À cette fin, la Commission a recalculé la tendance du DUC à long terme de l'Estonie au cours de la PR3 et de la PR4 à la lumière de la perte structurelle de trafic estimée pour l'Estonie à la suite de la guerre en Ukraine, mesurée en unités de services en route. Ce nouveau calcul donne lieu à une tendance ajustée du DUC à long terme pour l'Estonie de – 2,4 %, qui dépasse la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union de – 1,0 %. Par conséquent, il est conclu que l'Estonie satisfait au critère d'évaluation mentionné au considérant 75 après prise en compte de l'effet de la réduction notable du trafic résultant de la guerre en Ukraine.

(79) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de l'Estonie pour le DUC, de 54,69 EUR en euros de 2022, est supérieure de 5,2 % à la valeur de référence moyenne de 52,00 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point d), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(80) La Commission constate en outre que l'Estonie n'a présenté aucun élément justifiant les écarts mentionnés aux considérants 74 et 79 en raison de coûts fixés supplémentaires liés aux mesures nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité ou de coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Par conséquent, il convient de considérer que les critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, points 1.4, d), i) et ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 ne sont pas remplis en ce qui concerne l'Estonie.

(81) Sur la base des constatations figurant aux considérants 73 à 80, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de l'Estonie devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

5. CONSTATATIONS CONCERNANT LA GRÈCE

Évaluation des objectifs en matière de capacité

(82) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par la Grèce pour la PR4, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel du 2 juillet 2024, sont les suivants:

Grèce	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valeurs de référence	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par la Grèce pour les années 2027, 2028 et 2029 sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes. Les objectifs proposés en matière de capacité sont cependant nettement supérieurs aux valeurs de référence pour les années 2025 et 2026.

(84) Les mesures présentées par la Grèce pour atteindre les objectifs en matière de capacité comprennent la formation et le recrutement, par le prestataire de services de navigation aérienne, d'un nombre élevé de nouveaux ATCO, représentant au cours de la PR4 une augmentation globale de 35 %, en équivalents temps plein, du nombre d'ATCO en fonction dans l'ACC. Le prestataire de services de navigation aérienne prévoit en outre de déployer un nouveau système ATM, de mettre à niveau son réseau radar, de mettre en œuvre des mesures de réorganisation de l'espace aérien et d'améliorer ses procédures de gestion des courants de trafic aérien et des capacités.

(85) Sur la base de l'évaluation réalisée par l'OEP, la Commission constate que certaines mesures pertinentes visant à renforcer les capacités qui figurent dans le plan de réseau opérationnel du 2 juillet 2024 ne figurent pas dans le projet de plan de performance de la Grèce, ce qui est susceptible d'entraîner un écart en matière de capacité au cours de la PR4, y compris au cours des années 2025 et 2026 pour lesquelles les objectifs proposés en matière de capacité sont supérieurs aux valeurs de référence correspondantes.

(86) La Grèce déclare dans son projet de plan de performance qu'elle n'a pas pu harmoniser ses objectifs en matière de capacité pour les années civiles 2025 et 2026 avec les valeurs de référence figurant dans le plan de réseau opérationnel du 2 juillet 2024 en raison des prévisions de croissance du trafic aérien plus optimistes établies par le service STATFOR en octobre 2024. La Grèce explique que, au cours de la PR3, le prestataire de services de navigation aérienne a accusé des retards dans la mise en œuvre de son plan d'investissement pour la PR3 et dans le recrutement d'ATCO, ce qui a entraîné des contraintes opérationnelles au niveau local. La Grèce invoque, en particulier, les limitations techniques liées aux systèmes historiques actuellement utilisés par le prestataire de services de navigation aérienne, qui ne devraient être remplacés ou modernisés que plus tard au cours de la PR4.

(87) Cependant, à la lumière des critères d'évaluation définis à l'annexe IV, point 1.3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission considère que les informations et les éléments de preuve fournis par la Grèce dans son projet de plan de performance, notamment au sujet des circonstances locales pertinentes, ne justifient pas les écarts significatifs proposés des objectifs en matière de capacité pour les années 2025 et 2026 par rapport aux valeurs de référence correspondantes. La Commission estime qu'il serait possible pour la Grèce de mettre en place des mesures supplémentaires pour améliorer ses objectifs en matière de capacité pour les années mentionnées afin d'atténuer les effets négatifs du retard dans le recrutement d'ATCO et de la non-réalisation des investissements prévus au cours de la PR3.

(88) Sur la base des constatations figurant aux considérants 82 à 87, les objectifs en matière de capacité de la Grèce devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Évaluation des objectifs d'efficacité économique

(89) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Grèce pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Grèce	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance grecque du DUC au niveau de la zone tarifaire, de + 0,5 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(91) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance grecque du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de – 1,3 % au cours de la PR3 et de la PR4, dépasse la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(92) La Commission constate que la valeur de référence pour l'année 2019 présentée par la Grèce dans son projet de plan de performance inclut des ajustements de coûts s'élevant à 19,5 millions d'EUR de coûts supplémentaires exprimés en euros de 2022. Selon l'analyse de l'OEP, ces ajustements n'étaient pas inclus dans la valeur de référence pour 2019 fixée dans le plan de performance de la Grèce pour la PR3 et n'ont pas été dûment justifiés par la Grèce dans son projet de plan de performance pour la PR4.

(93) Il est donc nécessaire de déterminer, aux fins du critère d'évaluation mentionné au considérant 91, si la Grèce respecterait la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union en l'absence des ajustements relatifs à la valeur de référence pour 2019 mentionnés au considérant 92.

(94) À cette fin, la Commission a recalculé la tendance du DUC à long terme de la Grèce au cours de la PR3 et de la PR4 en utilisant la valeur de référence pour 2019 incluse dans le plan de performance de la Grèce pour la PR3, au lieu de la valeur de référence ajustée incluse dans le projet de plan de performance de la Grèce pour la PR4. Ce nouveau calcul donne lieu à une tendance ajustée du DUC à long terme pour la Grèce de + 0,1 %, qui n'atteint pas la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union de – 1,0 %. Par conséquent, il est conclu que la Grèce ne satisfait pas au critère d'évaluation mentionné au considérant 91.

(95) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence 2024 de la Grèce pour le DUC, de 25,04 EUR en euros de 2022, est inférieure de 39,2 % à la valeur de référence moyenne de 41,19 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point c), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(96) La Commission constate en outre que la Grèce n'a présenté aucun élément justifiant les écarts mentionnés aux considérants 90 et 91 en raison de mesures visant à atteindre les objectifs en matière de capacité ou de mesures de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Par conséquent, il convient de considérer que les critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, points 1.4, d), i) et ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 ne sont pas remplis en ce qui concerne la Grèce.

(97) Sur la base des constatations figurant aux considérants 89 à 96, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Grèce devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

Révision des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière d'environnement

(98) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance de la Grèce par la révision des mesures pour atteindre les objectifs en matière d'environnement figurant dans ce plan.

(99) Sur la base de la révision visée au considérant 98, la Commission doute que les mesures présentées par la Grèce pour atteindre ses objectifs de performance en matière d'environnement permettent la réalisation effective de ces objectifs. Eu égard aux constatations de l'OEP, la Commission observe, en particulier, que la Grèce ne s'est pas engagée, dans son projet de plan de performance, à mettre en œuvre plusieurs mesures pertinentes prévues dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen.

(100) Par conséquent, la Commission considère que la Grèce devrait améliorer les mesures visant à atteindre ses objectifs en matière d'environnement pour la PR4 présentées dans le projet de plan de performance, y compris en s'engageant à prendre toutes les mesures opérationnelles énoncées dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen et en accélérant la mise en œuvre de l'espace aérien en cheminement libre transfrontière.

6. **CONSTATATIONS CONCERNANT L'IRLANDE**

Évaluation des objectifs d'efficacité économique

(101) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par l'Irlande pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de l'Irlande	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance irlandaise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de + 2,0 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(103) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance irlandaise du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 1,0 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(104) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de l'Irlande pour le DUC, de 27,29 EUR en euros de 2022, est inférieure de 4,0 % à la valeur de référence moyenne de 28,43 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point b), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(105) Il convient d'examiner si les écarts mentionnés aux considérants 102 et 103 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 102 et 103 étaient uniquement dus à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(106) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que l'Irlande mentionne, dans le projet de plan de performance, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par le prestataire de services de navigation aérienne AirNav Ireland en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»). Les mesures présentées en matière de capacité comprennent les principaux éléments suivants:

a) la formation et le recrutement d'ATCO en fonction supplémentaires afin de faire face à la croissance du trafic escomptée au cours de la PR4;

b) le recrutement d'électroniciens de la sécurité du trafic aérien supplémentaires afin de soutenir la réalisation de projets d'investissement en capital, en particulier la mise en œuvre prévue d'un nouveau système ATM au cours de la PR4;

c) le recrutement de personnel de soutien général supplémentaire afin de dégager les ATCO des tâches non opérationnelles et d'accroître leur productivité;

d) l'acquisition et le déploiement d'un nouveau système ATM, qui apportera des améliorations fonctionnelles et techniques notables; le nouveau système ATM remplacera le système ATM actuel d'AirNav Ireland, qui est utilisé depuis 17 ans; dans le cadre du nouveau système ATM, AirNav Ireland prévoit également de mettre en œuvre un nouveau système ATM d'urgence et d'agrandir les bâtiments de l'ACC afin d'accueillir les installations de démonstration et d'essai du nouveau système ATM;

e) la mise à niveau de l'infrastructure radar actuellement utilisée, notamment en remplaçant les composants techniques qui sont arrivés en fin de vie;

f) l'acquisition d'équipements et d'outils pour soutenir la résilience opérationnelle.

(107) En ce qui concerne l'évaluation réalisée par l'OEP, les coûts supplémentaires déclarés par l'Irlande en lien avec les mesures en matière de capacité mentionnées au considérant 106 couvriraient, en termes monétaires, les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union calculées par l'OEP. Toutefois, selon l'OEP, l'Irlande ne fait face à aucun problème majeur en lien avec la capacité, dont la résolution nécessiterait des coûts supplémentaires importants au cours de la PR4.

(108) En outre, la Commission observe que certaines mesures en matière de capacité invoquées par l'Irlande pourraient être considérées comme faisant partie des activités normales du prestataire de services de navigation aérienne concerné ou peuvent ne pas contribuer directement à l'amélioration de la capacité d'espace aérien. Par conséquent, il n'est pas possible de déterminer, sans autres informations et analyses détaillées, si les mesures en matière de capacité présentées par l'Irlande peuvent, dans leur intégralité, être jugées nécessaires et proportionnées pour réaliser les objectifs de performance locaux en matière de capacité pour la PR4.

(109) Par conséquent, il convient de considérer que le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli en ce qui concerne l'Irlande.

(110) En outre, la Commission constate que l'Irlande n'a pas présenté, dans le projet de plan de performance, de mesures de restructuration qui justifieraient un écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, conformément au critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(111) Sur la base des constatations figurant aux considérants 101 à 110, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de l'Irlande devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

7. **CONSTATATIONS CONCERNANT LA LETTONIE**

Évaluation des objectifs d'efficacité économique

(112) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Lettonie pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Lettonie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance lettonne du DUC au niveau de la zone tarifaire, de + 10,9 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(114) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance lettonne du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 9,3 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(115) La Commission constate toutefois que la Lettonie a perdu, à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, une part importante des survols qui relevaient historiquement de sa responsabilité. Cette réduction du trafic continue, au cours de la PR4, d'avoir une incidence considérable sur la performance en matière d'efficacité économique du prestataire de services de navigation aérienne de la Lettonie et a, en particulier, un effet négatif sur la tendance du DUC à long terme de la Lettonie calculée pour la PR3 et la PR4 combinées.

(116) Il est donc nécessaire et approprié de déterminer, aux fins du critère d'évaluation mentionné au considérant 114, si la Lettonie respecterait la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union en l'absence des circonstances mentionnées au considérant 115.

(117) À cette fin, la Commission a recalculé la tendance du DUC à long terme de la Lettonie au cours de la PR3 et de la PR4 à la lumière de la perte structurelle de trafic estimée pour la Lettonie à la suite de la guerre en Ukraine, mesurée en unités de services en route. Ce nouveau calcul donne lieu à une tendance ajustée du DUC à long terme pour la Lettonie de + 1,3 %, qui reste supérieure à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union de – 1,0 %. Par conséquent, il est conclu que la Lettonie ne satisfait pas au critère d'évaluation mentionné au considérant 114, même après prise en compte de l'effet de la réduction notable du trafic résultant de la guerre en Ukraine.

(118) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Lettonie pour le DUC, de 37,97 EUR en euros de 2022, est inférieure de 32,4 % à la valeur de référence moyenne de 56,17 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point d), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(119) La Commission constate en outre que la Lettonie n'a présenté aucun élément justifiant les écarts mentionnés aux considérants 113 à 117 en raison de coûts fixés supplémentaires liés aux mesures nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité ou de coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Par conséquent, il convient de considérer que les critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, points 1.4, d), i) et ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 ne sont pas remplis en ce qui concerne la Lettonie.

(120) Sur la base des constatations figurant aux considérants 112 à 119, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Lettonie devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

8. **CONSTATATIONS CONCERNANT LA SLOVAQUIE**

Évaluation des objectifs d'efficacité économique

(121) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Slovaquie pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Slovaquie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance slovaque du DUC au niveau de la zone tarifaire, de – 0,6 % au cours de la PR4, n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(123) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance slovaque du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 0,4 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(124) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Slovaquie pour le DUC, de 60,11 EUR en euros de 2022, est supérieure de 70,0 % à la valeur de référence moyenne de 35,35 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7, point c), de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(125) Il convient d'examiner si les écarts mentionnés aux considérants 122 à 124 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément à l'annexe IV, point 1.4, d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, la Commission a évalué si les écarts observés par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 122 et 123 étaient uniquement dus à des coûts fixés supplémentaires liés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité ou à des coûts de restructuration au sens de l'article 2, point 18), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(126) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la Slovaquie mentionne, dans le projet de plan de performance, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par le prestataire de services de navigation aérienne LPS en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»). Les mesures présentées en matière de capacité comprennent les principaux éléments suivants:

a) la formation et le recrutement d'ATCO en fonction supplémentaires afin de faire face à la croissance du trafic escomptée au cours de la PR4; cela devrait entraîner une augmentation globale d'environ 10 % du nombre d'ATCO en fonction dans l'ACC de Bratislava au cours de la PR4;

b) la mise en œuvre d'un nouveau système ATM, qui devrait permettre de futures améliorations de la capacité d'espace aérien;

c) la modernisation des infrastructures et des bâtiments en vue de renforcer la résilience opérationnelle.

(127) En ce qui concerne l'évaluation réalisée par l'OEP, les coûts supplémentaires déclarés par la Slovaquie en lien avec les mesures en matière de capacité mentionnées au considérant 126 sont nettement inférieurs, en termes monétaires, aux écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union calculées par l'OEP. En outre, la Commission observe que certaines mesures en matière de capacité invoquées par la Slovaquie pourraient être considérées comme faisant partie des activités normales du prestataire de services de navigation aérienne concerné ou peuvent ne pas contribuer directement à l'amélioration de la capacité d'espace aérien. Par conséquent, il n'est pas possible de déterminer, sans autres informations et analyses détaillées, si les mesures en matière de capacité présentées par la Slovaquie peuvent, dans leur intégralité, être jugées nécessaires et proportionnées pour réaliser les objectifs de performance locaux en matière de capacité pour la PR4. La Commission constate donc que les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union mentionnés aux considérants 122 et 123 ne peuvent pas être exclusivement imputés aux coûts supplémentaires découlant des mesures présentées en matière de capacité.

(128) Par conséquent, il convient de considérer que le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, d), i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli en ce qui concerne la Slovaquie.

(129) En outre, la Commission constate que la Slovaquie n'a pas présenté, dans le projet de plan de performance, de mesures de restructuration qui justifieraient un écart par rapport à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, conformément au critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(130) Sur la base des constatations figurant aux considérants 121 à 129, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Slovaquie devraient être considérés comme incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

9. **CONCLUSION**

(131) À la lumière de ce qui précède, certains objectifs de performance inclus dans le projet de plan de performance du FABEC présenté par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas, ainsi que certains objectifs de performance inclus dans les projets de plans de performance présentés par le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la Lettonie et la Slovaquie, ne devraient pas être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(132) Conformément à l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les États membres concernés doivent présenter leurs projets de plans de performance révisés à la Commission dans un délai de trois mois à compter de l'adoption de la présente décision, en tenant compte des recommandations formulées par la Commission,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance figurant à l'annexe de la présente décision, qui sont inclus dans le projet de plan de performance au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présenté par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas, ainsi que dans les projets de plans de performance au niveau national présentés par le Danemark, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la Lettonie et la Slovaquie, sont incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence («PR4») fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

Article 2

La Grèce revoit ses objectifs en matière de capacité en route pour 2025 et 2026, exprimés en minutes de retard moyen dans la gestion des courants de trafic aérien en route par vol, afin de les rendre compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité énoncés à l'article 4 de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

Lorsque le plan de réseau opérationnel du 2 juillet 2024 établi conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123 recommande des mesures supplémentaires spécifiques pour améliorer la performance en matière de capacité, il est tenu compte de ces mesures lors de la révision des objectifs de performance en matière de capacité visés au premier alinéa.

Article 3

La Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Estonie, l'Irlande, la Grèce, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Slovaquie revoient à la baisse les objectifs en matière d'efficacité économique fixés pour leur zone tarifaire de route, exprimés en coût unitaire fixé (DUC).

Lors de la révision de leurs objectifs en matière d'efficacité économique, ces États membres:

a) veillent à ce que les objectifs révisés en matière d'efficacité économique soient compatibles tant avec la tendance du DUC à l'échelle de l'Union qu'avec la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, visés à l'annexe IV, points 1.4, a) et b), respectivement, du règlement d'exécution (UE) 2019/317;

b) réduisent en conséquence le niveau des coûts fixés, en particulier pour l'année civile 2029;

c) utilisent les prévisions de trafic les plus récentes, exprimées en unités de services, conformément à l'article 10, paragraphe 2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

Par dérogation au point a), lorsque la valeur de référence de la zone tarifaire de route concernée répond au critère visé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, l'État membre concerné veille à ce que les objectifs révisés en matière d'efficacité économique soient au moins compatibles avec la tendance du DUC à l'échelle de l'Union ou avec la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union.

Si, dans le projet de plan de performance révisé qu'il doit soumettre conformément à l'article 14, paragraphe 3, deuxième alinéa, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, un État membre invoque l'annexe IV, point 1.4, d), dudit règlement d'exécution pour justifier un écart, il veille à ce que cet écart soit étayé par des informations et des justifications adéquates. En particulier, l'État membre concerné démontre que toute mesure invoquée pour justifier un écart par rapport aux objectifs en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union ne porte que sur les ressources opérationnelles ou les capacités techniques supplémentaires nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de capacité.

Article 4

Le Royaume de Belgique, le Royaume de Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Estonie, l'Irlande, la République hellénique, la République française, la République de Lettonie, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas et la République slovaque sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mai 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance jugés incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence

1. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DU FABEC PRÉSENTÉ PAR LA BELGIQUE, L'ALLEMAGNE, LA FRANCE, LE LUXEMBOURG ET LES PAYS-BAS**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Zone tarifaire de route de l'Allemagne	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Zone tarifaire de route des Pays-Bas	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DU DANEMARK**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route du Danemark	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE L'ESTONIE**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de l'Estonie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA GRÈCE**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Grèce	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Grèce	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE L'IRLANDE**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de l'Irlande	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA LETTONIE**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Lettonie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA SLOVAQUIE**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Slovaquie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**