DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2022/780 DE LA COMMISSION

du 13 avril 2022

concernant l'incompatibilité de certains 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 troisième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs

[notifiée sous le numéro C(2022) 2313]

(Les textes en langue allemande, française et italienne sont les seuls faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu l'accord conclu entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien (ci-après l'«accord») ([1]),

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») ([2]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c), deuxième alinéa,

après consultation du comité du ciel unique,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Contexte

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau doit être mis en place. En outre, en application de l'article 10 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission ([3]), les États membres fixent, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, des objectifs de performance contraignants pour chaque période de référence du système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces objectifs de performance doivent être compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union adoptés par la Commission pour la période de référence concernée. La Commission est chargée d'évaluer si les objectifs de performance proposés contenus dans les projets de plans de performance sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, sur la base des critères d'évaluation définis à l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(2) La pandémie de COVID-19 a eu, depuis le premier trimestre de l'année civile 2020, des répercussions considérables sur le secteur du transport aérien et a fortement réduit les volumes de trafic aérien par rapport aux niveaux d'avant la pandémie, en raison des mesures prises par les États membres et les pays tiers pour contenir la pandémie.

(3) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3») ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission ([4]). Étant donné que ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union et les projets de plans de performance RP3 adoptés par la suite par les États membres et la Suisse ont été établis avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare, ils ne tiennent pas compte du changement profond de circonstances qui en a résulté pour le transport aérien.

([1]) JO L 114 du 30.4.2002, p. 73.
([2]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.
([3]) 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).
([4]) Décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission du 29 mai 2019 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la troisième période de référence débutant le 1er janvier 2020 et s'achevant le 31 décembre 2024 (JO L 144 du 3.6.2019, p. 49).

(4) En réponse à l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la fourniture de services de navigation aérienne, des mesures exceptionnelles dérogeant aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2019/317 ont été définies pour la PR3 dans le règlement d'exécution (UE) 2020/1627 de la Commission ([5]). En application de l'article 2, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2020/1627, la Commission a adopté, le 2 juin 2021, la décision d'exécution (UE) 2021/891 de la Commission ([6]) fixant des objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans les domaines de performance clés de la sécurité, de l'environnement, de la capacité et de l'efficacité économique.

(5) Tous les États membres et la Suisse ont élaboré et adopté des projets de plans de performance contenant des objectifs de performance locaux révisés pour la PR3, qui ont été soumis à la Commission pour évaluation au plus tard le 1er octobre 2021. La Suisse a présenté à la Commission son projet de plan de performance au niveau de son bloc d'espace aérien fonctionnel, en l'occurrence au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel Europe centrale (FABEC). Après vérification du caractère complet du projet de plan de performance du FABEC, la Commission a demandé au FABEC de présenter un projet de plan de performance mis à jour le 17 novembre 2021 au plus tard. L'évaluation de la Commission figurant dans la présente décision se fonde sur le projet de plan de performance actualisé du FABEC présenté par la Suisse et les États membres qui composent le FABEC.

(6) L'organe d'évaluation des performances, qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) no 549/2004, a présenté à la Commission un rapport contenant son avis sur l'évaluation des projets de plans de performance pour la PR3.

(7) La présente décision couvre uniquement les projets d'objectifs de performance et les éléments connexes contenus dans le projet de plan de performance du FABEC qui s'appliquent directement au prestataire de services de navigation aérienne désigné pour fournir des services dans l'espace aérien de la Suisse.

Approche de l'évaluation

(8) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels sur la base des critères d'évaluation prévus au point 1 de l'annexe IV dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales. À l'égard de chaque domaine de performance clé et des objectifs de performance y afférents, la Commission a complété l'évaluation en examinant les projets de plans de performance au regard des éléments précisés au point 2 de l'annexe IV dudit règlement d'exécution.

(9) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la sécurité, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs présentés par la Suisse, tels qu'établis dans le projet de plan de performance du FABEC, concernant l'efficacité de la gestion de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne sur la base du critère prévu au point 1.1. de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Cette évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales et a été complétée par l'examen des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière de sécurité au regard des éléments énoncés au point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. La Commission a conclu que les objectifs locaux de performance en matière de sécurité proposés par la Suisse et les États membres faisant partie du FABEC, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance du FABEC, ne suscitaient pas de préoccupations quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union et que, par conséquent, aucune constatation y afférente n'avait été formulée dans la présente décision.

(10) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs présentés par la Suisse, tels qu'établis dans le projet de plan de performance du FABEC, relatifs à l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée sur la base du critère fixé au point 1.2 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés contenus dans le projet de plan de performance du FABEC 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. L'évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales et a été complétée par l'examen des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière d'environnement au regard des éléments énoncés au point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2020/1627 de la Commission du 3 novembre 2020 relatif aux mesures exceptionnelles prises pour la troisième période de référence (2020-2024) du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen en raison de la pandémie de COVID-19 (JO L 366 du 4.11.2020, p. 7).

([6]) Décision d'exécution (UE) 2021/891 de la Commission du 2 juin 2021 fixant les objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la troisième période de référence (2020-2024) et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/903, JO L 195 du 3.6.2021, p. 3.

(11) En ce qui concerne l'année civile 2020, l'objectif de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans le domaine de performance clé de l'environnement, qui était initialement fixé dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891, étant donné que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustement rétroactif. En conséquence, il n'était pas approprié que les États membres et la Suisse révisent, dans les projets de plans de performance présentés au plus tard le 1er octobre 2021, leurs objectifs de performance locaux pour l'année civile 2020 dans le domaine de performance clé de l'environnement. À la lumière de ces considérations, la compatibilité des objectifs de performance environnementale au niveau local avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union a été évaluée pour les années civiles 2021, 2022, 2023 et 2024. Sur cette base, la Commission a conclu que les objectifs locaux de performance en matière d'environnement proposés par la Suisse et les États membres faisant partie du FABEC, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance du FABEC, ne suscitaient pas de préoccupations quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union et que, par conséquent, aucune constatation y afférente n'est formulée dans la présente décision.

(12) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs présentés par la Suisse, tels qu'établis dans le projet de plan de performance du FABEC, ayant trait 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 au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés contenus dans le projet de plan de performance du FABEC ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel. Cette évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales et a été complétée par l'examen des mesures prévues pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route, y compris en particulier l'examen des investissements importants prévus et l'examen du ou des mécanismes incitatifs se rapportant aux éléments énoncés à l'annexe IV, point 2.1 a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(13) En ce qui concerne l'année civile 2020, l'objectif de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans le domaine de performance clé de la capacité, qui était initialement fixé dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891, étant donné que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustement rétroactif. En conséquence, il n'était pas approprié que les États membres et la Suisse révisent, dans les projets de plans de performance présentés au plus tard le 1er octobre 2021, leurs objectifs de performance locaux pour l'année civile 2020 dans le domaine de performance clé de la capacité. À la lumière de ces considérations, la compatibilité des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union a été évaluée pour les années civiles 2021, 2022, 2023 et 2024. Sur cette base, la Commission a conclu que les objectifs locaux de performance en matière de capacité proposés par la Suisse et les États membres faisant partie du FABEC, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance du FABEC, ne suscitaient pas de préoccupations quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union et que, par conséquent, aucune constatation y afférente n'est formulée dans la présente décision.

(14) Par ailleurs, en ce qui concerne l'évaluation des objectifs en matière de capacité proposés, pour les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation par l'examen des objectifs en matière de capacité proposés par la Suisse, tels qu'établis dans le projet de plan de performance du FABEC, pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces objectifs proposés n'ayant pas suscité de préoccupations en ce qui concerne la Suisse, il n'est pas nécessaire d'exposer de conclusions y afférentes dans la présente décision.

(15) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs présentés par la Suisse, tels qu'établis dans le projet de plan de performance du FABEC, au sujet des coûts unitaires fixés pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères fixés aux points 1.4 a), 1.4 b) et 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du coût unitaire fixé au cours de la PR3, la tendance du coût unitaire fixé à long terme au cours de la deuxième période de référence (ci-après la «PR2») et de la PR3 (2015-2024), ainsi que la valeur de référence pour le coût unitaire fixé 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. Lorsque les objectifs d'efficacité économique des services en route ont été jugés incompatibles sur la base des critères prévus au point 1.4 a), b) et c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a en outre examiné si un écart pouvait être jugé nécessaire et proportionné sur la base du point 1.4 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(16) Sur cette base, la Commission a conclu que les objectifs locaux de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Suisse, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance du FABEC, ne suscitent pas de préoccupations quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union et que, par conséquent, aucune constatation y afférente n'est formulée dans la présente décision.

(17) L'évaluation des objectifs d'efficacité économique des services en route a été réalisée en tenant compte des circonstances locales. Elle a été complétée par l'examen des éléments énoncés au point 2 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, à savoir les facteurs et paramètres essentiels sous-tendant ces objectifs indiqués au point 2.1 d) de cette annexe. Certains facteurs et paramètres clés sous-tendant ces objectifs ayant suscité des préoccupations en ce qui concerne la Suisse, les constatations y afférentes sont exposées dans la présente décision.

(18) Par ailleurs, en ce qui concerne l'évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique proposés, pour les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son examen par l'évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique proposés par la Suisse, tels qu'établis dans le projet de plan de performance du FABEC, pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces objectifs proposés ayant suscité des inquiétudes en ce qui concerne la Suisse, les constatations y afférentes sont exposées dans la présente décision.

(19) Conformément au point 2 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, en ce qui concerne l'évaluation des objectifs en matière de capacité proposés, la Commission a complété son examen par une évaluation des projets de mécanismes incitatifs visés à l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/317. À cet égard, la Commission a examiné si les projets de mécanismes incitatifs remplissent les exigences de fond prévues à l'article 11, paragraphes 1 et 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces projets de mécanismes incitatifs ayant suscité des inquiétudes en ce qui concerne la Suisse, les constatations y afférentes sont exposées dans la présente décision.

Considérations particulières concernant l'évolution du trafic

(20) Les prévisions de trafic de base de STATFOR d'octobre 2021 prévoient que le trafic aérien à l'échelle de l'Union atteindra ses niveaux d'avant la pandémie dans le courant de 2023 et dépassera ces niveaux en 2024. Toutefois, le niveau d'incertitude concernant l'évolution du trafic reste particulièrement élevé en raison des risques liés à l'évolution de la situation épidémiologique de la COVID-19. La Commission note que la reprise du trafic devrait être inégale d'un État membre à l'autre.

(21) En conséquence, la croissance du trafic prévue pour la PR3 dans plusieurs États membres devrait être nettement inférieure à la croissance moyenne du trafic à l'échelle de l'Union, et les volumes de trafic de la PR3 devraient rester inférieurs aux niveaux d'avant la pandémie dans plusieurs de ces États membres. La Commission reconnaît que cela rend la réalisation des objectifs d'efficacité économique à l'échelle de l'Union plus difficile pour les États membres concernés et en a tenu compte lors de l'examen des circonstances locales pertinentes pour l'évaluation de chaque projet de plan de performance.

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Évaluation des objectifs de performance proposés dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique

(22) En ce qui concerne l'examen de facteurs et paramètres clés visés à l'annexe IV, point 2.1 d), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 sous-tendant les objectifs de performance proposés par le FABEC pour la Suisse dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, l'évaluation par la Commission a permis de formuler les constatations suivantes à propos des coûts fixés et de leur répartition.

(23) En ce qui concerne les coûts fixés, la Commission observe que dans le projet de plan de performance du FABEC, la Suisse indique que le prestataire de services de navigation aérienne en route (Skyguide) a appliqué des modifications de ses règles de capitalisation qui ont pour effet d'augmenter ses frais de personnel et coûts d'exploitation tout en réduisant les coûts d'amortissement au cours de la PR3. Dans son avis à la Commission, l'organe d'évaluation des performances considère que cette modification pourrait fausser la mise en œuvre du mécanisme de partage du risque lié aux coûts en ce qui concerne la Suisse. Il convient dès lors d'expliquer et de justifier plus en détail, dans le plan de performance révisé du FABEC, la raison d'être et les implications de la méthode appliquée sous l'angle de la conformité avec les dispositions juridiques pertinentes applicables, notamment l'article 28, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(24) En ce qui concerne la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux, la Suisse apporte une modification à la méthode appliquée en ce qui concerne le traitement des coûts d'exploitation indirects. La Commission note cependant que dans le projet de plan de performance du FABEC, la Suisse n'a ni décrit ni justifié cette modification dans la répartition des coûts d'exploitation indirects entre les services en route et les services terminaux. La Commission estime donc que cela devrait être expliqué et justifié plus en détail dans le projet de plan de performance révisé.

(25) Sur la base des constatations figurant aux considérants 21 à 41 de la décision d'exécution de la décision d'exécution C(2022) 2283 ([7]), les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance du FABEC, pour ce qui concerne la zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg, ont été jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique. La Suisse, qui a élaboré et présenté conjointement avec la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas un projet de plan de performance pour la PR3 au niveau des blocs d'espace aérien, devrait donc soumettre conjointement un projet révisé de plan de performance du FABEC tenant compte des recommandations énoncées dans la présente décision et dans la décision d'exécution de la décision d'exécution C(2022) 2283.

Examen des objectifs en matière d'efficacité économique proposés pour les services de navigation aérienne terminaux

(26) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance proposés par la Suisse, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance du FABEC, au sujet de la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux conformément au point 2. c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(27) Premièrement, en comparant la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la PR3 avec la tendance du coût unitaire fixé pour les services en route, la Commission a constaté que la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux de la zone tarifaire terminale de la Suisse de +2,7 % est supérieure à la tendance suisse du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de -0,5 % au cours de la PR3.

(28) Deuxièmement, la Commission considère que les objectifs proposés pour la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la zone tarifaire terminale de la Suisse de +2,7 % au cours de la PR3 sont plus élevés que la tendance réelle du coût unitaire fixé pour les services terminaux de -3,4 % observée au cours de la PR2. Cette différence semble due à des hausses considérables des coûts fixés pour les services terminaux durant la PR3, surtout concernant d'autres coûts d'exploitation et d'amortissement.

(29) Troisièmement, en comparant les objectifs nationaux en matière d'efficacité économique proposés avec la performance d'aéroports similaires pour la PR3, la Commission constate que le coût unitaire fixé pour les aéroports de Genève et de Zurich est estimé être très nettement supérieur au coût unitaire fixé médian du groupe comparatif pertinent au cours de PR2 et PR3.

(30) En conséquence, la Commission estime que la Suisse devrait justifier davantage les objectifs d'efficacité économique des services terminaux à la lumière des considérants 26 à 29, ou bien revoir à la baisse les objectifs proposés pour le coût unitaire des services terminaux.

Examen des mécanismes incitatifs visés à l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 complétant l'évaluation par la Commission des objectifs en matière de capacité proposés

(31) En ce qui concerne les éléments pour l'examen prévus au point 2.1 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que le projet de mécanisme incitatif relatif à la capacité en route proposé dans le projet de plan de performance du FABEC comprend un avantage financier maximal égal au désavantage financier maximal, qui se montent tous deux à 0,5 % des coûts fixés. Le Commission observe également que le mécanisme incitatif relatif à la capacité des terminaux proposé dans le projet de plan de performance du FABEC de la Suisse comprend un avantage financier maximal égal au désavantage financier maximal, tous deux s'élevant à 0,5 % des coûts fixés.

(32) Sur la base de conseils experts fournis par l'organe d'évaluation des performances, la Commission doute fortement que les désavantages financiers maximaux proposés découlant de ces mécanismes incitatifs, qui s'élèvent à 0,5 % des coûts fixés, ait une incidence significative sur les revenus exposés au risque, ainsi que l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

([7]) Décision d'exécution 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, l'Allemagne, la Grèce, la France, Chypre, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suède conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs.

(33) Par conséquent, la Suisse devrait, au regard du projet de plan de performance présenté par le FABEC, réviser ses projets de mécanismes incitatifs pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route et des terminaux, 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 expressément l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, ce qui selon la Commission devrait entraîner un désavantage financier égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

CONCLUSION

(34) En référence à la décision d'exécution C(2022) 2283, la Commission a constaté que le projet de plan de performance présenté par la Suisse, dans le cadre du FABEC, contient certains objectifs de performance en ce qui concerne la Belgique et le Luxembourg qui ne sont pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

(35) Dès lors, conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Suisse et les États membres faisant partie du FABEC doivent présenter leur projet de plan de performance révisé 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.

(36) La Commission évaluera ensuite le projet de plan de performance révisé dans son intégralité conformément à la procédure prévue à l'article 15 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 et, à la suite de cette évaluation ultérieure, elle pourra prendre position sur les objectifs de performance proposés et les autres éléments des plans de performance pour lesquels aucune objection n'a été soulevée dans la présente décision.

(37) Conformément à l'article 17 du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les objectifs fixés dans la version la plus récente du projet de plan de performance s'appliqueront de manière provisoire jusqu'à ce que la Commission adopte une décision sur la compatibilité des objectifs de performance ou des objectifs de performance révisés, après quoi la Suisse et les États membres faisant partie du FABEC devront adopter leur plan de performance final.

(38) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, l'article 17 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 a conféré un effet rétroactif aux objectifs contenus dans le plan de performance final. Par conséquent, toute différence de revenu due à l'application du ou des taux unitaires calculés sur la base du projet de plan de performance au lieu du ou des taux unitaires calculés sur la base du plan de performance final devra être aplanie au moyen d'ajustements ultérieurs du taux unitaire durant la PR3, qui sont en outre régis par les mesures exceptionnelles applicables à la PR3 énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2020/1627. Dès lors, la Commission ne tirera pas de conclusions sur la conformité des taux unitaires au titre de l'article 29, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 avant l'adoption des plans de performance finaux pertinents.

(39) La Commission note que certains États membres ont fait part de leur intention d'inclure des éléments de coûts relatifs à la détection de drones dans les aéroports dans leurs assiettes de coûts de la PR3. Il n'a pas été possible d'établir avec précision, sur la base des éléments contenus dans les projets de plans de performance, dans quelle mesure les États membres ont inclus ces coûts fixés dans leurs assiettes de coûts de la PR3 et, lorsque de tels coûts ont été inclus, dans quelle mesure ils sont engagés dans le cadre de la fourniture de services de navigation aérienne et pourraient donc être considérés comme éligibles au titre du système de performance et de tarification. Les services de la Commission ont envoyé une demande d'informations ad hoc à tous les États membres afin de recueillir des informations pertinentes et examineront plus en détail les coûts déclarés de détection des drones dans les aéroports dans le cadre de la vérification de la conformité au taux unitaire. La présente décision est sans préjudice des constatations et des conclusions de la Commission au sujet des coûts de détection des drones.

(40) En réponse à l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine, qui a débuté le 24 février 2022, l'Union a adopté des mesures restrictives interdisant aux transporteurs aériens russes, à tout aéronef immatriculé en Russie et à tout aéronef non immatriculé en Russie qui est détenu, affrété ou contrôlé d'une autre manière par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe, d'atterrir sur le territoire de l'Union, d'en décoller ou de le survoler. Ces mesures entraînent une réduction du trafic aérien dans l'espace aérien au-dessus du territoire de l'Union. L'incidence à l'échelle de l'Union ne devrait toutefois pas être comparable à la réduction du trafic aérien qui a résulté de la pandémie de COVID-19 en mars 2020. Par conséquent, il convient de maintenir les mesures et processus existants pour la mise en œuvre du système de performance et de tarification durant la PR3. Lors de la révision des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance du FABEC, la Suisse et les États membres du FABEC devraient tenir dûment compte des effets opérationnels et financiers des changements pertinents dans le trafic.

(41) La Commission a consulté la Suisse sur les recommandations formulées dans la présente décision, conformément à l'article 19, paragraphe 2, de l'accord,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance présentés, conformément au règlement (CE) n° 549/2004, par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse et énumérés en annexe de la décision d'exécution C(2022) 2283, sont incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence définis dans la décision d'exécution (UE) 2021/891.

Article 2

La Confédération suisse est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 avril 2022.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission