Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/867

20.4.2026

DÉCISION (UE) 2026/867 DE LA COMMISSION

du 27 mars 2026

relative au lancement de l'examen détaillé de certains objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé pour la quatrième période de référence présenté par la Slovaquie conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil

[notifiée sous le numéro C(2026) 2012]

(Le texte en langue slovaque est le seul 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 (le «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,

vu le 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 ([3]), et notamment son article 15, paragraphes 1 et 3,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(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) Le 2 juin 2024, la Commission a adopté des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4», 2025-2029). Ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission ([4]).

(3) Le 24 septembre 2024, la Slovaquie a présenté à la Commission un projet de plan de performance pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce projet de plan de performance par la Commission, la Slovaquie a présenté, le 15 novembre 2024, un projet de plan de performance mis à jour (ci-après le «projet de plan de performance»).

(4) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par la Slovaquie dans le projet de plan de performance ne satisfaisaient pas aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 et n'étaient donc pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4. La Commission en a informé la Slovaquie le 16 mai 2025 ([5]).

([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]) JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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]) 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 (JO L, 2025/1040, 23.5.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/1040/oj).

(5) Le 20 août 2025, la Slovaquie a soumis à l'appréciation de la Commission un projet de plan de performance révisé pour la PR4. Après vérification du caractère complet de ce projet de plan de performance révisé, la Slovaquie a présenté, le 9 octobre 2025, une version mise à jour du projet de plan de performance révisé (ci-après le «projet de plan de performance révisé»).

(6) Conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance révisé de la Slovaquie sur la base des critères d'évaluation prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales.

(7) La présente décision expose les doutes de la Commission quant à la compatibilité des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique de la Slovaquie inclus dans le projet de plan de performance révisé avec les objectifs à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(8) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification conformément à l'article 13, paragraphe 2, du règlement (UE) 2024/2803, a présenté à la Commission son avis sur les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé de la Slovaquie en ce qui concerne la compatibilité de ces objectifs avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Les conclusions exposées dans la présente décision ont été étayées par l'évaluation technique détaillée exposée dans l'avis de l'OEP ([6]).

RAISONS DU LANCEMENT D'UN EXAMEN DÉTAILLÉ

(9) Le projet de plan de performance révisé définit des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique pour la PR4 pour la zone tarifaire des services en route de la Slovaquie, ainsi qu'une valeur de référence actualisée pour le coût unitaire fixé («DUC») pour l'année 2024.

(10) Les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique et les valeurs de référence sont présentés dans le tableau ci-dessous, qui établit une comparaison avec les éléments chiffrés correspondants présentés initialement dans le projet de plan de performance soumis en novembre 2024.

Zone tarifaire de route de la Slovaquie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs d'efficacité économique initiaux (projet de plan de performance présenté en 2024), exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (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*
Objectifs d'efficacité économique révisés (projet de plan de performance révisé), exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**56,20 EUR**	**56,19 EUR**	**58,29 EUR**	**57,83 EUR**	**57,49 EUR**	**57,26 EUR**	**56,34 EUR**
Différence	0 %	- 6,5 %	- 6,8 %	- 6,5 %	- 5,9 %	- 4,1 %	- 3,4 %

([6]) Avis n° 1-2026 de l'OEP sur l'évaluation des projets de plans de performance révisés pour la quatrième période de référence (PR4), 28 janvier 2026.

(11) La Commission note que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique de la Slovaquie ont été révisés à la baisse pour chaque année de la PR4, ce qui constitue une amélioration par rapport au projet de plan de performance présenté en 2024. Cette amélioration se traduit par un DUC annuel plus faible.

(12) Les coûts fixés révisés pour la zone tarifaire en EUR en termes réels aux prix de 2022 («EUR 2022»), qui sont inférieurs à ceux figurant dans le projet de plan de performance initial pour chaque année de la PR4, sont indiqués dans le tableau ci-dessous:

Zone tarifaire de route de la Slovaquie	2025	2026	2027	2028	2029
Coûts fixés initiaux en termes réels aux prix de 2022 (projet de plan de performance présenté en novembre 2024)	*80 millions d'EUR*	*83 millions d'EUR*	*86 millions d'EUR*	*88 millions d'EUR*	*89 millions d'EUR*
Coûts fixés révisés en termes réels aux prix de 2022 (projet de plan de performance révisé)	**76 millions d'EUR**	**79 millions d'EUR**	**80 millions d'EUR**	**82 millions d'EUR**	**83 millions d'EUR**
Différence	- 5,4 %	- 5,9 %	- 6,7 %	- 6,4 %	- 7,4 %

(13) Par rapport au projet de plan de performance, les prévisions de trafic révisées pour la zone tarifaire, présentées dans le tableau ci-dessous, ont entraîné une augmentation du nombre d'unités de services prévues pour les années 2025 et 2026 et une diminution du nombre d'unités de services prévues pour les années 2027, 2028 et 2029. Pour ces trois dernières années de la PR4, la détérioration des prévisions concernant le nombre d'unité de services a donc partiellement annulé l'effet positif de la réduction des coûts fixés visé au considérant 12. Les prévisions de trafic révisées utilisées dans le projet de plan de performance révisé sont conformes aux prévisions de base du STATFOR d'Eurocontrol de février 2025.

Zone tarifaire de route de la Slovaquie	2025	2026	2027	2028	2029
Prévisions de trafic initiales (figurant dans le projet de plan de performance présenté en novembre 2024), exprimées en milliers d'unités de services en route	*1 283*	*1 349*	*1 410*	*1 475*	*1 534*
Prévisions de trafic actualisées (figurant dans le projet de plan de performance révisé), exprimées en milliers d'unités de services en route	**1 303**	**1 358**	**1 398**	**1 439**	**1 471**
Différence	+ 1,6 %	+ 0,7 %	- 0,9 %	- 2,4 %	- 4,1 %

(14) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs révisés en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire des services en route de la Slovaquie sur la base des critères fixés à l'annexe IV, point 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(15) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de +0,0 % au cours de la PR4 est inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union de -1,2 % au cours de la même période.

(16) En ce qui concerne le critère fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la troisième période de référence (PR3) et de la PR4 de +0,3 % est inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de -1,0 % au cours de la même période.

(17) En ce qui concerne le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence pour le DUC de 56,19 EUR de la Slovaquie en EUR 2022 est supérieure de 61,0 % à la valeur de référence moyenne de 34,89 EUR en EUR 2022 du groupe comparatif pertinent.

(18) Par ailleurs, la Commission a examiné si les écarts mentionnés aux considérants 15 et 17 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 apprécié 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 15 et 16 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.

(19) L'OEP a calculé les différences estimées entre les coûts fixés pour la PR4 définis par la Slovaquie dans le projet de plan de performance révisé et les coûts fixés qui seraient requis pour s'aligner sur la tendance du DUC à l'échelle de l'Union pour la PR4 et la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union pour la PR3 et la PR4 combinées. D'après les conclusions de l'OEP, les coûts fixés totaux pour la PR4 proposés par la Slovaquie sont inférieurs d'environ 22,7 millions d'EUR en EUR 2022 au niveau requis pour répondre à la tendance du DUC à l'échelle de l'Union, ce qui représente un écart annuel moyen de 4,5 millions d'EUR en EUR 2022. Une différence plus importante, s'élevant sur l'ensemble de la PR4 à environ 35,3 millions d'EUR en EUR 2022, est observée par rapport au niveau requis pour s'aligner sur la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, ce qui représente un écart moyen annuel de 7,1 millions d'EUR en EUR 2022.

(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 Slovaquie mentionne, dans le projet de plan de performance révisé, les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR4 par le prestataire de services de navigation aérienne en route «LPS SR» en lien avec les mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité (ci-après les «mesures en matière de capacité»).

(21) La Commission observe que la Slovaquie a présenté et quantifié trois mesures en matière de capacité en ce qui concerne LPS SR dans le projet de plan de performance révisé, pour un montant total de 19,9 millions d'EUR en EUR 2022 au cours de la PR4. La Commission note que les mesures en matière de capacité communiquées par la Slovaquie visent à augmenter le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne («ATCO») en activité au centre de contrôle régional et à améliorer l'utilisation des ressources en matière d'ATCO, et sont ventilées comme suit:

— formation des nouveaux ATCO par LPS SR («mesure 1»),

— coûts salariaux des ATCO supplémentaires supportés par LPS SR («mesure 2»),

— incitation des ATCO à assumer des rôles spécialisés de la part de LPS SR («mesure 3»).

(22) Les mesures 1 et 2 comprennent la formation et le recrutement de nouveaux ATCO par LPS SR au cours de la PR4. Le nombre d'ATCO travaillant dans les secteurs des services en route au centre de contrôle régional de Bratislava («ACC») devrait passer de 69 équivalents temps plein («ETP») en 2024 à 93 ETP en 2029, ce qui représente une augmentation significative de 24 ETP au cours de la PR4. La Slovaquie explique que, grâce aux mesures 1 et 2, LPS SR atteindra un niveau d'effectifs ATCO adéquat pour répondre à la demande de trafic et accroître la résilience de ses opérations. En conséquence, LPS SR s'attend à réduire considérablement le recours aux heures supplémentaires effectuées par les ATCO, régime qui a été largement appliqué ces dernières années pour remédier aux pénuries de personnel ATCO.

(23) La mesure 1, qui représente un coût total d'environ 5 millions d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4, couvre la formation de 30 nouveaux ATCO pour l'ACC de Bratislava. Ces coûts de formation comprennent le paiement par LPS SR des phases initiales de la formation ATCO achetées auprès d'un organisme de formation externe. Pour la mesure 2, les coûts totaux déclarés par la Slovaquie au cours de la PR4, qui s'élèvent à 15,3 millions d'EUR en termes nominaux, couvrent les frais de personnel liés au recrutement d'ATCO supplémentaires à l'ACC de Bratislava.

(24) La mesure 3 vise à inciter les ATCO à assumer des responsabilités supplémentaires dans des fonctions spécialisées telles que celles de cadres superviseurs et d'instructeurs de formation en milieu professionnel («OJT»).

(25) D'après les informations fournies dans le projet de plan de performance révisé, en raison d'un manque de personnel les cadres superviseurs au sein de LPS SR assument actuellement, dans de nombreux cas, plusieurs fonctions simultanées, y compris celles d'instructeur OJT et de responsable de la gestion des courants de trafic aérien. Selon LPS SR, la fonction de cadre superviseur au sein de l'entreprise est de ce fait très exigeante. En outre, malgré leur niveau de responsabilités, les cadres superviseurs au sein de LPS SR reçoivent une compensation financière supplémentaire d'un montant inférieur à 10 % de leur rémunération de base en tant qu'ATCO.

(26) La Slovaquie indique également que LPS SR manque d'instructeurs OJT, ce qui a entraîné une charge de travail élevée pour les membres du personnel concernés. Environ la moitié des instructeurs OJT actuels sont des ATCO exerçant des fonctions de cadre superviseur, qui sont donc peu disponibles pour dispenser des formations OJT.

(27) Dans le cadre de la mesure 3, la Slovaquie a donc fait état de coûts de personnel supplémentaires supportés par LPS SR afin d'augmenter la rémunération des ATCO exerçant les rôles de cadre superviseur et d'instructeur OJT. Les coûts présentés dans le cadre de la mesure 3 s'élèvent au total à 4,5 millions d'EUR en termes nominaux au cours de la PR4.

(28) Dans l'ensemble, les trois mesures en matière de capacité invoquées par la Slovaquie pour justifier un écart par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union sont importantes, tant en termes d'ampleur que d'incidence financière, si l'on considère leur part proportionnelle dans le total des coûts fixés pour la zone tarifaire pour la PR4. Compte tenu de l'avis de l'OEP, la Commission estime qu'une analyse plus détaillée de ces mesures en matière de capacité est nécessaire pour évaluer leur portée, leurs coûts et leur proportionnalité en vue de la réalisation des objectifs en matière de capacité.

(29) Sans préjudice des résultats de l'analyse complémentaire visée au considérant 28, il est néanmoins clair que les coûts supplémentaires déclarés par la Slovaquie pour les mesures en matière de capacité visées aux considérants 20 à 27 ne justifient que partiellement les écarts annuels moyens observés sur la PR4 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 telle que quantifiée en termes monétaires au considérant 19. Ces écarts ne peuvent donc pas être attribués exclusivement aux coûts fixés supplémentaires correspondant aux mesures en matière de capacité présentées, que ces mesures soient ou non considérées dans leur intégralité comme nécessaires et proportionnées en vue d'atteindre les objectifs locaux en matière de capacité.

(30) Par conséquent, 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.

(31) Pour ce qui est du critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4, d), ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Slovaquie n'a présenté, dans le projet de plan de performance révisé, aucune mesure de restructuration qui justifierait 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. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4, d), ii), n'est pas rempli en ce qui concerne la Slovaquie.

CONCLUSION

(32) En conclusion, la Commission constate que la Slovaquie n'a pas donné suite de manière adéquate, dans le projet de plan de performance révisé, aux recommandations énoncées à l'article 3 de la décision d'exécution (UE) 2025/1040 en ce qui concerne les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour sa zone tarifaire de route.

(33) Ainsi, la Commission note que les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique proposés par la Slovaquie ne sont compatibles ni avec la tendance du DUC à l'échelle de l'Union pour la PR4, ni avec la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union. Elle observe également que les coûts fixés pour la zone tarifaire n'ont pas été réduits dans une mesure suffisante pour garantir la compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

(34) Enfin, la Commission n'a pas pu établir, sur la base des éléments et des justifications fournis dans le projet de plan de performance révisé, que les écarts par rapport aux tendances du DUC à l'échelle de l'Union pouvaient être attribués exclusivement aux coûts supplémentaires supportés au titre des mesures en matière de capacité. De plus amples informations et analyses seraient nécessaires aux fins d'examiner d'autres considérations opérationnelles et économiques soulevées par la Slovaquie pour justifier les écarts mentionnés aux considérants 15, 16 et 17 en ce qui concerne les critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, points 1.4, a) à c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(35) Sur la base des constatations figurant aux considérants 14 à 34, la Commission considère dès lors, à ce stade de l'évaluation du projet de plan de performance révisé, que des doutes subsistent quant à la compatibilité des objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par la Slovaquie.

(36) La Commission a donc décidé de procéder au lancement de l'examen détaillé prévu à l'article 15, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 en ce qui concerne les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire de route de la Slovaquie,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance en matière d'efficacité économique suivants qui sont proposés pour la zone tarifaire de route de la Slovaquie, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance révisé pour la PR4, suscitent des doutes quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union:

Zone tarifaire de route de la Slovaquie	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**56,20 EUR**	**56,19 EUR**	**58,29 EUR**	**57,83 EUR**	**57,49 EUR**	**57,26 EUR**	**56,34 EUR**

Article 2

1. La procédure d'examen détaillé prévue à l'article 15, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 est lancée à l'égard des objectifs de performance en matière d'efficacité économique visés à l'article 1er.

2. Afin de faciliter la poursuite de l'évaluation des objectifs de performance visés à l'article 1er, la Slovaquie fournit, à la demande de la Commission, les données et informations supplémentaires utiles concernant les éléments figurant à l'annexe de la présente décision.

Article 3

La République slovaque est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 mars 2026.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

LISTE NON EXHAUSTIVE D'ÉLÉMENTS NÉCESSITANT UNE ANALYSE APPROFONDIE EN CE QUI CONCERNE LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE EN MATIÈRE D'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE POUR LA ZONE TARIFAIRE DE ROUTE DE LA SLOVAQUIE

1) Coûts fixés pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4»), en mettant l'accent sur les années civiles 2027, 2028 et 2029 à venir, y compris les hypothèses et paramètres détaillés sous-tendant ces coûts fixés pour chaque entité relevant du champ d'application de la zone tarifaire.

2) Ajustements appliqués aux valeurs de référence du coût unitaire fixé pour les années 2019 et 2024.

3) Coûts réels disponibles les plus récents enregistrés pour l'année 2025 pour chaque entité relevant de la zone tarifaire.

4) Hypothèses relatives au trafic utilisées dans le projet de plan de performance révisé et informations les plus récentes disponibles sur l'évolution prévue du trafic au cours de la PR4 pour la zone tarifaire.

5) Mesures invoquées par la Slovaquie pour justifier les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union en raison des coûts supplémentaires liés à la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité, et mécanismes incitatifs associés à ces objectifs en matière de capacité.

6) Circonstances locales pouvant justifier un écart par rapport aux critères d'évaluation énoncés à l'annexe IV, point 1.4, a) à c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.