



DÉCISION (UE) 2024/350 DE LA COMMISSION

du 13 décembre 2023

concernant la conformité des mesures correctrices présentées par la Belgique avec la décision d'exécution (UE) 2023/1336

[notifiée sous le numéro C(2023) 8616]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 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),

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) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 ⁽²⁾, et notamment son article 15, paragraphe 7, deuxième alinéa,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

- (1) À l'issue de l'examen détaillé prévu à l'article 15, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a constaté que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise étaient incompatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3»).
- (2) Par conséquent, en application de la décision d'exécution (UE) 2023/1336 de la Commission ⁽³⁾, la Belgique et le Luxembourg ont dû définir et communiquer à la Commission des mesures correctrices destinées à assurer la compatibilité entre leurs objectifs de performance en matière d'efficacité économique nationaux et les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour la PR3. Ces mesures correctrices devaient être mises en place dans le cadre des projets de plans de performance finaux établis respectivement par la Belgique et le Luxembourg au niveau national.
- (3) Le 16 septembre 2023, la Belgique a présenté à la Commission, pour évaluation, une première version de son projet de plan de performance final comprenant des mesures correctrices. Après avoir procédé à la vérification du caractère complet du projet, la Commission a demandé à la Belgique d'actualiser son projet de plan de performance final afin de le compléter en ce qui concerne certains éléments manquants et de corriger certaines lacunes constatées. La présente décision évalue la version actualisée du projet de plan de performance final comprenant des mesures correctrices (ci-après le «projet de plan de performance final») que la Belgique a soumise à la Commission le 7 novembre 2023.
- (4) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004, a présenté à la Commission un rapport sur l'évaluation du projet de plan de performance final comprenant des mesures correctrices de la Belgique.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj>.

⁽²⁾ JO L 56 du 25.2.2019, p. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

⁽³⁾ Décision d'exécution (UE) 2023/1336 de la Commission du 16 juin 2023 concernant les mesures correctrices à prendre par la Belgique et le Luxembourg relativement à certains objectifs de performance pour la troisième période de référence conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil (JO L 166 du 30.6.2023, p. 119. ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1336/oj).

- (5) La Belgique accepte à titre exceptionnel de renoncer à ses droits découlant de l'article 342 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec l'article 3 du règlement n° 1 ⁽⁴⁾, et consent à ce que la présente décision soit adoptée et notifiée en anglais.

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Champ d'application

- (6) Conformément à l'article 15, paragraphe 7, premier alinéa, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les mesures correctrices énoncées dans le projet de plan de performance final doivent être évaluées afin de déterminer si elles sont suffisantes pour assurer la conformité avec les mesures correctrices figurant dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336 et ainsi garantir la compatibilité entre les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise et les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3. Ces mesures correctrices ont été établies conjointement par la Belgique et le Luxembourg pour leur zone tarifaire commune.
- (7) La Commission note que les objectifs de performance en matière de sécurité, de capacité et d'environnement fixés dans le projet de plan de performance révisé restent inchangés dans le projet de plan de performance final. La Commission n'a pas soulevé d'inquiétudes quant à ces objectifs de performance dans sa décision d'exécution (UE) 2023/1336. Par conséquent, les objectifs de performance en matière de sécurité, de capacité et d'environnement devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union.

Mesures correctrices destinées à assurer la compatibilité entre les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique et les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union soumises à l'évaluation de la Commission

Mesures correctrices

- (8) La Commission constate que le projet de plan de performance final comprend, en substance, les mesures correctrices suivantes à l'égard des prestataires de services de navigation aérienne concernés, à savoir skeyes et le centre de contrôle de l'espace aérien supérieur de Maastricht (ci-après «MUAC»):
- a) révision des assiettes de coûts de skeyes et MUAC pour les années 2023 et 2024 (ci-après la «mesure correctrice A»);
 - b) remboursement aux usagers de l'espace aérien de l'excédent de l'année civile 2022 résultant de la différence entre les coûts fixés et les coûts réels (ci-après la «mesure correctrice B»);
 - c) remboursement aux usagers de l'espace aérien des montants imputés au cours de la deuxième période de référence (ci-après la «PR2») liés aux investissements reportés ou annulés dans des actifs immobilisés (ci-après la «mesure correctrice C»).
- (9) Dans le cadre du projet de plan de performance final, la Belgique a chargé un consultant indépendant de procéder, au cours de l'été 2023, à un examen de conformité de skeyes et MUAC (ci-après l'examen de conformité de skeyes et MUAC) au regard des constatations formulées par la Commission dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336. La Belgique a communiqué le rapport final de l'examen de conformité aux services de la Commission le 3 octobre 2023. La Belgique explique que les résultats de l'examen de conformité ont été pris en compte dans la préparation des mesures correctrices comprises dans le projet de plan de performance final.

Mesure correctrice A

- (10) La mesure correctrice A consiste en une réduction en termes réels des coûts fixés de skeyes et MUAC pour les années 2023 et 2024. Cette mesure correctrice devrait entraîner une réduction totale des coûts pour 2023 de 12,9 millions d'EUR, exprimée en termes réels aux prix de 2017 (ci-après «euros de 2017») et une réduction totale des coûts pour 2024 de 9,1 millions d'EUR, exprimée en euros de 2017.
- (11) Le tableau ci-dessous présente les effets de la mesure correctrice A sur les coûts fixés, ventilés entre skeyes et MUAC.

⁽⁴⁾ Règlement n° 1 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne (JO L 17 du 6.10.1958, p. 385/58. ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj)).

Mesure correctrice A	Effets sur les coûts fixés de 2023 (en euros de 2017)	Effets sur les coûts fixés de 2024 (en euros de 2017)
skeyes	- 4,6 millions d'EUR	- 4,0 millions d'EUR
MUAC	- 8,2 millions d'EUR	- 5,0 millions d'EUR
Total	- 12,9 millions d'EUR	- 9,1 millions d'EUR

- (12) La Commission note que la mesure correctrice A contribue à la réduction globale de l'assiette des coûts pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise en 2023 et en 2024 et qu'elle engendre plus spécifiquement une réduction des coûts d'exploitation, notamment des frais de personnel et d'autres coûts d'exploitation, autant de skeyes que de MUAC, comme l'exige l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la décision d'exécution (UE) 2023/1336.

Mesure correctrice B

- (13) La mesure correctrice B porte sur le remboursement aux usagers de l'espace aérien de l'excédent de l'année civile 2022 résultant de la différence entre les coûts fixés et les coûts réels. Cet excédent correspond plus spécifiquement au solde entre les coûts fixés et les coûts réels liés aux frais de personnel et à d'autres coûts d'exploitation de skeyes et MUAC pour 2022. Les différences de coûts pour 2022 liées aux coûts d'amortissement et au coût du capital sont exclues du champ d'application de la mesure correctrice B, étant donné que ces différences sont soumises aux règles de partage du risque lié aux coûts énoncées à l'article 28, paragraphe 3, point a), et à l'article 28, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (14) La mesure correctrice B devrait produire des effets grâce à une réduction ponctuelle des coûts de 7,7 millions d'EUR (en euros de 2017) pour 2024, ventilée entre skeyes et MUAC comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Mesure correctrice B	Effets sur les coûts fixés de 2024 (en euros de 2017)
skeyes	- 0,1 million d'EUR
MUAC	- 7,6 millions d'EUR
Total	- 7,7 millions d'EUR

- (15) La Commission note que la mesure correctrice B contribue à la réduction globale des coûts fixés de skeyes et MUAC pour 2024, comme l'exige l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la décision d'exécution (UE) 2023/1336.

Mesure correctrice C

- (16) La mesure correctrice C porte sur le remboursement aux usagers de l'espace aérien des dépenses en capital non utilisées au cours de la PR2 liées aux investissements reportés ou annulés dans des actifs immobilisés.
- (17) La Commission a constaté qu'au cours de la PR2, skeyes et MUAC ont reporté ou annulé plusieurs investissements prévus dans des actifs immobilisés qui faisaient partie du plan de performance de la PR2. Ces investissements ont été partiellement facturés aux usagers de l'espace aérien au titre de l'assiette des coûts de la PR2 pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise, alors que ces investissements n'ont pas été effectués et n'ont donc pas apporté les avantages opérationnels escomptés. Au titre de la décision d'exécution (UE) 2023/1336, la Commission a donc demandé aux autorités nationales de surveillance de la Belgique et du Luxembourg de vérifier que les coûts facturés au cours de la PR2 pour les investissements annulés ou reportés dans des actifs immobilisés n'avaient pas été facturés deux fois aux usagers de l'espace aérien dans le cas où ces investissements se seraient concrétisés ultérieurement.

- (18) Dans le projet de plan de performance final, la Belgique indique que l'examen de conformité de skeyes et MUAC a révélé que certains montants compris dans l'assiette des coûts de la PR3 devaient en effet être remboursés aux usagers afin d'éviter une double facturation des investissements annulés ou reportés au cours de la PR2. À cet effet, il convient d'appliquer une réduction ponctuelle des coûts pour 2024 de 6,1 millions d'EUR (en euros de 2017), ventilée entre skeyes et MUAC conformément au tableau suivant:

Mesure correctrice C	Effets sur les coûts fixés de 2024 (en euros de 2017)
skeyes	- 4,4 millions d'EUR
MUAC	- 1,6 million d'EUR
Total	- 6,1 millions d'EUR

- (19) En ce qui concerne skeyes, la Commission constate que la mesure correctrice C n'entraîne qu'un remboursement partiel des coûts inutilisés facturés aux usagers au cours de la PR2 pour les investissements annulés ou reportés dans des actifs immobilisés. D'après l'analyse réalisée par l'OEP et mentionnée dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, skeyes a facturé un total de 7,8 millions d'EUR au cours de la PR2 pour des investissements qui ne se sont pas concrétisés pendant cette période de référence.
- (20) La Commission note toutefois que la mesure correctrice C contribue à la réduction globale des coûts fixés de skeyes et MUAC pour 2024, comme l'exige l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la décision d'exécution (UE) 2023/1336.

Objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique

- (21) Le tableau suivant présente les objectifs de performance en matière d'efficacité économique des services en route pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise pour la PR3, compris dans le projet de plan de performance révisé, ainsi que les objectifs de performance révisés correspondants figurant dans le projet de plan de performance final.

Zone tarifaire de route belgo-luxembourgeoise	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
<i>Objectifs de performance en matière d'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance révisé, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2017)</i>	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	94,18 EUR	89,87 EUR
Objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance final, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR

- (22) La Commission constate que la Belgique a révisé à la baisse ses objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour 2023 et 2024 dans le projet de plan de performance final. Cette révision à la baisse représente une réduction approximative du coût unitaire fixé (ci-après «DUC») de 4,1 % pour 2023 et de 10,7 % pour 2024. La Commission note que les valeurs de référence pour 2014 et 2019 sont restées inchangées dans le projet de plan de performance final par rapport au projet de plan de performance révisé.
- (23) Les prévisions de trafic sur lesquelles reposent les objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise ont été actualisées dans le projet de plan de performance final et sont conformes aux prévisions de trafic de base du service STATFOR d'Eurocontrol de mars 2023. Le tableau suivant contient les hypothèses de trafic, qui ont été revues à la baisse pour 2023 (avec un effet négatif sur le DUC) et revues à la hausse pour 2024 (avec un effet positif sur le DUC).

Zone tarifaire de route belgo-luxembourgeoise	2023	2024
<i>Prévisions de trafic figurant dans le projet de plan de performance révisé, exprimées en milliers d'unités de services en route</i>	2 445	2 542
Prévisions de trafic actualisées figurant dans les projets de plans de performance finaux , exprimées en milliers d'unités de services en route	2 404	2 560
Différence	- 1,7 %	+ 0,7 %

Coûts fixés pour les années civiles 2023 et 2024

- (24) Les coûts fixés révisés en termes réels, exprimés en euros de 2017, pour les années civiles 2023 et 2024, résultant de l'application des mesures correctrices mentionnées aux considérants 8 à 19 et d'autres ajustements appliqués dans le projet de plan de performance final, figurent dans le tableau suivant:

Zone tarifaire de route belgo-luxembourgeoise	2023	2024
<i>Coûts fixés en euros de 2017, tels qu'établis dans le projet de plan de performance révisé</i>	230,2 millions d'EUR	228,5 millions d'EUR
Coûts fixés révisés en euros de 2017, tels qu'établis dans le projet de plan de performance final	217,2 millions d'EUR	205,5 millions d'EUR
Différence , exprimée en euros de 2017 et en pourcentage	- 13,1 millions d'EUR - 5,7 %	- 23,0 millions d'EUR - 10,1 %

- (25) Par rapport au projet de plan de performance révisé, les effets combinés des mesures correctrices énoncées dans le projet de plan de performance final sur l'assiette des coûts de la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise s'élèvent à – 12,8 millions d'EUR (en euros de 2017) pour 2023 et à – 22,7 millions d'EUR (en euros de 2017) pour 2024. En outre, les ajustements apportés aux assiettes de coûts de l'Administration de la navigation aérienne du Luxembourg et des autorités nationales de surveillance de la Belgique et du Luxembourg entraînent des réductions de coûts résiduels supplémentaires de 0,3 million d'EUR (en euros de 2017) pour 2023 et de 0,2 million d'EUR (en euros de 2017) pour 2024.
- (26) Dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, la Commission a conclu que les coûts fixés pour l'Administration de la navigation aérienne du Luxembourg et pour les autorités nationales de surveillance de la Belgique et du Luxembourg ne suscitaient pas d'inquiétude. Les constatations correspondantes formulées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336 restent valables, étant donné qu'aucune modification majeure n'a été apportée au projet de plan de performance final concernant ces éléments de coût.

Évaluation des objectifs de performance révisés

Évaluation des objectifs de performance révisés sur la base des critères d'évaluation définis à l'annexe IV, points 1.4 a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317

- (27) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance final au regard des critères définis à l'annexe IV, points 1.4 a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (28) 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 -0,9 % au cours de la PR3 dépasse la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.
- (29) 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 PR2 et de la PR3 de -0,2 % est inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de - 1,3 % au cours de la même période.
- (30) En ce qui concerne le critère fixé 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 la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise de 83,26 EUR (en euros de 2017) est supérieure de 13,2 % à la valeur de référence moyenne de 73,53 EUR (en euros de 2017) du groupe comparatif pertinent.

Évaluation des mesures liées à la capacité invoquées par la Belgique pour justifier les écarts observés par rapport aux tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union

- (31) Il convient d'examiner si les écarts par rapport aux critères définis à l'annexe IV, points 1.4 b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, mentionnés aux considérants 29 et 30, peuvent être jugés nécessaires et proportionnés conformément au point 1.4 d) de ladite annexe, à condition que l'écart observé par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union soit 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.
- (32) Eu égard aux calculs effectués par l'OEP, la Commission note que la différence estimée entre les coûts fixés pour la PR3 dans le projet de plan de performance final pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise pour 2024 et les coûts fixés requis pour atteindre la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union est d'environ 19,4 millions d'EUR (en euros de 2017).
- (33) S'agissant du critère d'évaluation énoncé à l'annexe IV, point 1.4 d) i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que le projet de plan de performance final contient sept mesures pour la réalisation des objectifs de capacité (ci-après les «mesures liées à la capacité»), qui sont considérées par la Belgique comme nécessaires à la réalisation des objectifs de capacité et qui, d'après la Belgique, justifieraient les écarts entre les objectifs de performance en matière d'efficacité économique au niveau local et ceux à l'échelle de l'Union. Deux d'entre elles concernent skeyes (ci-après les «mesures n° 1 et n° 2») et cinq concernent MUAC (ci-après les «mesures n° 3 à n° 7»). La Commission a déjà évalué ces mesures liées à la capacité, telles qu'elles étaient exposées dans le projet de plan de performance révisé, dans le cadre de l'examen détaillé évoqué au considérant 1. Les constatations correspondantes ont été formulées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336.
- (34) Les mesures n° 3 à n° 7 restent inchangées dans le projet de plan de performance final. Les constatations formulées par la Commission lors de l'examen détaillé à propos de ces mesures restent donc valables. Par conséquent, les mesures n° 3 à n° 7 sont jugées nécessaires et proportionnées en vue de la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité, sur la base des constatations détaillées formulées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336. En revanche, la Belgique a modifié les mesures n° 1 et n° 2 dans le projet de plan de performance final. Ces mesures doivent donc être réévaluées.

Évaluation de la mesure n° 1 modifiée

- (35) La mesure n° 1 comprend le recrutement et la formation de contrôleurs de la circulation aérienne (ci-après «ATCO») par skeyes afin de maintenir des niveaux adéquats de personnel de contrôle de la circulation aérienne au cours de la PR3 et de la quatrième période de référence (ci-après la «PR4»).
- (36) La Commission a déjà conclu, dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, que la mesure n° 1 est nécessaire à la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local. Toutefois, la Commission a estimé que la Belgique n'avait pas justifié, dans le projet de plan de performance révisé, l'intégralité des coûts prétendument engagés dans le cadre de la mesure n° 1. Une partie des coûts de la mesure n° 1 a ainsi été jugée injustifiée au regard de la réalisation des objectifs de capacité, la Belgique n'ayant pas expliqué ces coûts lors de l'examen détaillé mentionné au considérant 1, notamment en ce qui concerne l'effet prétendu de l'inflation sur les coûts.
- (37) La Commission note que la Belgique a revu à la hausse ses estimations de coûts relatifs à la mesure n° 1 pour 2023 et 2024 dans le projet de plan de performance final. La Belgique explique que cette hausse est due aux dépenses supplémentaires liées aux frais de personnel supportés par skeyes pour la rémunération des ATCO stagiaires pour les services en route. La Belgique reconnaît que ces coûts n'avaient pas été inclus, par erreur, dans les coûts de la mesure n° 1 dans les précédents projets de plans de performance qu'elle avait présentés pour la PR3.
- (38) Sur la base des informations contenues dans le projet de plan de performance final, les frais de personnel supplémentaires évoqués au considérant 37 sont directement liés aux mesures de renforcement de la capacité prises au titre de la mesure n° 1 que la Commission a déjà jugées pertinentes, dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, en vue de la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local. Ces frais de personnel supplémentaires devraient également être considérés comme proportionnés à l'objectif consistant à ce que skeyes puisse assurer la fourniture sûre et continue de la capacité requise de contrôle de la circulation aérienne au cours de la PR3. Il convient donc, pour la mesure n° 1, d'inclure ces frais de personnel dans le calcul des coûts jugés nécessaires et proportionnés en vue de la réalisation des objectifs de capacité.
- (39) Pour tous les autres aspects de la mesure n° 1, les conclusions formulées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336 sont maintenues, étant donné que le projet de plan de performance final ne contient aucun argument ni aucune preuve demandant une réouverture de l'analyse de la Commission.

Évaluation de la mesure n° 2 modifiée

- (40) La mesure n° 2 concerne la modernisation par skeyes de son système de gestion du trafic aérien (ci-après «ATM») afin de soutenir l'intégration des services de navigation aérienne civils et militaires et d'améliorer les performances en matière de capacité et l'efficacité opérationnelle.
- (41) Dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, la Commission a noté que la mesure n° 2 contenait deux éléments: la modernisation à mi-vie du système ATM actuel de skeyes et le remplacement, à long terme, de ce système ATM par un système de gestion de l'espace aérien unique, intégré et harmonisé, qui sera mis en place avec MUAC et la Défense belge dans le cadre du projet «Shared Air Traffic Services System 3» (ci-après le «projet SAS 3»). La Commission a toutefois constaté, à la lumière des informations crédibles alors disponibles, qu'il existait de sérieux doutes quant à la mise en œuvre effective du projet SAS 3. En outre, la Commission a exclu certains coûts présentés au titre de la mesure n° 2 des coûts supplémentaires jugés nécessaires et proportionnés en vue de la réalisation des objectifs de capacité et justifiant ainsi un écart par rapport aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.
- (42) La Commission constate que la Belgique a modifié la mesure n° 2 dans le projet de plan de performance final, autant au niveau de son contenu qu'au niveau des coûts. D'une part, la Belgique confirme que la modernisation prévue à mi-vie du système ATM devrait avoir lieu en 2023-2024 à titre de mesure transitoire, avant le déploiement d'un nouveau système ATM, qui devrait entrer en service à la fin de la PR4. D'autre part, la Belgique reconnaît que le projet SAS 3, dont l'objectif était de mettre au point le nouveau système ATM, a été suspendu car «les risques du projet en matière de portée et de planification étaient trop élevés pour skeyes». Selon la Belgique, «skeyes mène actuellement des discussions avec la Défense belge sur la meilleure voie à suivre pour la modernisation du système, qui sera commandée en 2028». Toutefois, la Belgique ne propose aucune solution pour remplacer ou modifier le projet SAS 3 dans le projet de plan de performance final.

- (43) La Commission note également que les coûts relatifs à la mesure n° 2 ont été modifiés pour 2023 et 2024 dans le projet de plan de performance final. Ces coûts ont été revus à la baisse à la lumière des dernières informations sur les investissements prévus dans le système ATM.
- (44) Sur la base de l'analyse des informations et arguments actualisés présentés par la Belgique, la Commission maintient, pour la mesure n° 2, les conclusions formulées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336. Il va sans dire que l'inclusion de tout coût lié au futur nouveau système ATM, que ce soit dans le cadre du projet SAS 3 ou de toute autre solution technique à choisir par skeyes, serait prématurée, étant donné que la décision d'investissement correspondante n'a pas été prise et que l'investissement n'est pas prévu avant la fin de la PR4. En outre, la Commission réitère son observation selon laquelle seuls les coûts d'amortissement et le coût du capital directement liés aux investissements dans la modernisation ou le remplacement d'un système ATM peuvent être pris en compte pour justifier les écarts par rapport aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.
- (45) Par conséquent, en ce qui concerne les coûts supplémentaires jugés nécessaires et proportionnés en vue de la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité, les coûts à prendre en compte dans le cadre de la mesure n° 2 sont ceux liés aux coûts d'amortissement et au coût du capital supportés pour la modernisation à mi-vie du système ATM de skeyes, comme le précise la décision d'exécution (UE) 2023/1336.

Conclusions relatives aux mesures liées à la capacité invoquées par la Belgique et le Luxembourg pour justifier les écarts observés par rapport aux tendances à l'échelle de l'Union en matière d'efficacité économique

- (46) En ce qui concerne le critère énoncé à l'annexe IV, point 1.4 d) i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission conclut, sur la base des constatations formulées aux considérants 31 à 45, que les coûts présentés dans le projet de plan de performance final pour les mesures n° 1 et n° 2 sont partiellement nécessaires et proportionnés en vue de la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité, tandis que, pour les mesures n° 3 à n° 7, les coûts présentés sont pleinement nécessaires et proportionnés en vue de la réalisation de ces objectifs.
- (47) Eu égard à l'analyse effectuée par l'OEP, le tableau suivant indique l'incidence financière calculée des mesures liées à la capacité sur la tendance du DUC pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise pour l'année concernée, à savoir 2024:

Mesures liées à la capacité présentées dans le projet de plan de performance final	Incidence financière sur la tendance du DUC pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise, exprimée en euros de 2017, tenant compte des coûts jugés par la Commission comme nécessaires et proportionnés en vue de la réalisation des objectifs de capacité ⁽¹⁾
Mesure n° 1	8,2 millions d'EUR ⁽²⁾
Mesure n° 2	0,3 million d'EUR ⁽³⁾
Mesure n° 3	4,3 millions d'EUR
Mesure n° 4	0,3 million d'EUR
Mesure n° 5	4,7 millions d'EUR
Mesure n° 6	1,4 million d'EUR
Mesure n° 7	0,3 million d'EUR
Total	19,5 millions d'EUR

⁽¹⁾ Calculs fondés sur l'indice d'inflation actualisé utilisé dans le projet de plan de performance final.

⁽²⁾ Montant révisé reflétant la part des coûts de la mesure n° 1 que la Commission a jugée nécessaire et proportionnée en vue de la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local, conformément aux considérants 47 et 48.

⁽³⁾ Montant reflétant la part des coûts de la mesure n° 2 que la Commission a jugée nécessaire et proportionnée en vue de la réalisation des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local, conformément au considérant 54. Ce montant n'a pas changé par rapport aux mesures correctrices à prendre par la Belgique et le Luxembourg énoncées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336.

- (48) Les mesures liées à la capacité indiquées dans le tableau figurant au considérant 52 représentaient un excédent total de 19,5 millions d'EUR (en euros de 2017) par rapport à l'assiette des coûts de 2024. Par conséquent, l'écart observé de 19,4 millions d'EUR (en euros de 2017) par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, tel qu'exposé au considérant 32, devrait être considéré comme pleinement justifié par les coûts fixés supplémentaires relatifs aux mesures liées à la capacité présentées dans le projet de plan de performance final.
- (49) La Commission conclut dès lors que le critère prévu à l'annexe IV, point 1.4 d) i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317 est rempli.

Conclusion relative à l'évaluation des mesures correctrices destinées à assurer la compatibilité entre les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique et les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union

- (50) Sur la base des constatations formulées aux considérants 6 à 49, la Commission conclut que les mesures correctrices énoncées dans le projet de plan de performance final entraînent une réduction des coûts fixés pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise. Cela répond aux objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique, qui devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3.

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

- (51) Dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, la Commission a fait part de ses préoccupations concernant les objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux proposés par la Belgique dans le projet de plan de performance révisé et a estimé que la Belgique devait justifier davantage ces objectifs ou les revoir à la baisse.
- (52) La Commission constate que le projet de plan de performance final comprend des objectifs de performance améliorés en matière d'efficacité économique pour les services terminaux proposés par la Belgique pour les années civiles 2023 et 2024, notamment une réduction des coûts fixés de 1,8 million d'EUR (en euros de 2017) pour 2023 et de 1,4 million d'EUR (en euros de 2017) pour 2024. La tendance du DUC pour les services terminaux de la Belgique, de + 3,1 % au cours de la PR3, reste néanmoins supérieure à la tendance du DUC pour les services en route, de - 0,9 % au cours de la PR3, ainsi qu'à la tendance réelle du DUC pour les services terminaux, de + 0,5 % au cours de la PR2. En outre, le DUC pour les services terminaux reste plus élevé, d'une marge significative estimée à 52,8 %, que le DUC médian pour les services terminaux du groupe comparatif d'aéroports pertinent. La Commission note également que la Belgique n'a pas fourni, dans le projet de plan de performance final, d'autres justifications concernant le niveau de ses objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services terminaux.
- (53) Sur la base des constatations formulées au considérant 52, la Commission conclut que les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique pour les services terminaux proposés par la Belgique continuent de susciter des préoccupations. La Commission réitère donc son point de vue, déjà exprimé dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, selon lequel la Belgique devrait fournir des justifications adéquates pour ces objectifs ou les revoir à la baisse. La Belgique devrait répondre à cette observation dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

Examen des mécanismes incitatifs visés à l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/317

- (54) Dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336, la Commission a conclu que la Belgique devait réviser ses mécanismes incitatifs en vue d'atteindre les objectifs de capacité en route et pour les services terminaux de manière que le désavantage financier maximal découlant de ces mécanismes incitatifs ait une incidence significative sur les revenus exposés au risque. La Commission constate que la Belgique n'a toutefois pas modifié ses mécanismes incitatifs dans le projet de plan de performance final.
- (55) La Commission conclut, dès lors, que les mécanismes incitatifs relatifs à la capacité en route et pour les services terminaux établis par la Belgique dans le projet de plan de performance final continuent de susciter des préoccupations. Par conséquent, la Commission réitère son point de vue selon lequel la Belgique devrait, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, réviser ses mécanismes incitatifs en vue d'atteindre les objectifs de capacité en route et pour les services terminaux, de manière que le désavantage financier maximal découlant de ces mécanismes incitatifs soit fixé 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. Selon la Commission, cette révision devrait entraîner un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés annuels.

CONCLUSION

- (56) Les mesures correctrices relatives aux objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise figurant dans le projet de plan de performance final devraient être considérées comme conformes à la décision d'exécution (UE) 2023/1336. Dans le prolongement de ces mesures correctrices, les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union pour la PR3.
- (57) La Commission note que la Belgique n'a toutefois pas remédié, dans le cadre de son projet de plan de performance final, aux problèmes suivants liés aux constatations formulées par la Commission lors de l'examen détaillé mentionné au considérant 1 et présentées dans la décision d'exécution (UE) 2023/1336:
- a) application incorrecte des dispositions juridiques respectives régissant le partage du risque lié au trafic, le partage du risque lié aux coûts et les mécanismes incitatifs en ce qui concerne MUAC;
 - b) modalités de financement incorrectes pour les coûts supportés au titre des services fournis par skeyes et MUAC dans les zones transfrontières;
 - c) répartition incorrecte des coûts de contrôle d'approche entre les services de navigation aérienne en route et terminaux en ce qui concerne skeyes;
 - d) niveau incorrect du désavantage financier maximal dans les mécanismes incitatifs de la Belgique en faveur de la réalisation des objectifs de capacité en route et pour les services terminaux, mentionné aux considérants 54 et 55.
- (58) Par conséquent, la Commission conclut que la Belgique devrait traiter sans tarder les constatations formulées au considérant 57. Cette conclusion s'entend sans préjudice de toute procédure d'infraction que la Commission pourrait engager en lien avec ces constatations,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les mesures correctrices énoncées dans le projet de plan de performance final soumis par la Belgique à la Commission le 7 novembre 2023, en application du règlement (CE) n° 549/2004, relatives à ses objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour la troisième période de référence, sont conformes à la décision d'exécution (UE) 2023/1336.

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance final soumis par la Belgique le 7 novembre 2023, en application du règlement (CE) n° 549/2004, et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles 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 de la Commission ⁽³⁾.

Article 2

Le Royaume de Belgique est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 décembre 2023.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

⁽³⁾ 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. ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/891/oj).

ANNEXE

Objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance final présenté par la Belgique en application du règlement (CE) n° 549/2004, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA SÉCURITÉ

Efficacité de la gestion de la sécurité

Belgique	Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité , exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'Agence européenne de la sécurité aérienne		
Prestataire de services de navigation aérienne concerné	Objectif en matière de gestion de la sécurité	2023	2024
skeyes	Politique et objectifs de sécurité	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D
	Assurance de la sécurité	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C
	Culture de la sécurité	C	C
MUAC	Politique et objectifs de sécurité	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D
	Assurance de la sécurité	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C
	Culture de la sécurité	C	C

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle

Belgique	2023	2024
Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement , exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	3,00 %	3,00 %

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Retard ATFM moyen en route en minutes par vol

Belgique	2023	2024
Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité , exprimés en minutes de retard ATFM par vol	0,17	0,17

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route belgo-luxembourgeoise	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en euros de 2017)	81,78 EUR	83,26 EUR	189,52 EUR	104,47 EUR	90,34 EUR	80,26 EUR