

**DÉCISION (UE) 2023/177 DE LA COMMISSION****du 14 décembre 2022****concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par l'Allemagne en application du 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***[notifiée sous le numéro C(2022) 9233]***(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») <sup>(1)</sup>, 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 <sup>(2)</sup>, et notamment son article 15, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

**CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES**

- (1) Conformément à l'article 10 du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les États membres sont tenus d'établir des plans de performance, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui doivent contenir 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.
- (2) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3») ont été initialement fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission <sup>(3)</sup>. Étant donné que ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union ainsi que les projets de plans de performance relatifs à la PR3 présentés en octobre 2019 par les États membres ont été établis avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare en mars 2020, ils ne tiennent pas compte de la réduction considérable du trafic aérien résultant des mesures prises par les États membres et les pays tiers afin de contenir la pandémie.
- (3) 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 <sup>(4)</sup>. La Commission a adopté, le 2 juin 2021, la décision d'exécution (UE) 2021/891 de la Commission <sup>(5)</sup> fixant des objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3. Sur cette base, en octobre 2021, les États membres ont présenté à la Commission des projets de plans de performance contenant des objectifs de performance locaux révisés pour la PR3.

<sup>(1)</sup> JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 56 du 25.2.2019, p. 1.

<sup>(3)</sup> 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 1<sup>er</sup> janvier 2020 et s'achevant le 31 décembre 2024 (JO L 144 du 3.6.2019, p. 49).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

- (4) La Commission a adopté; le 13 avril 2022, la décision d'exécution (UE) 2022/728 de la Commission <sup>(6)</sup> dont l'Allemagne, la Belgique, Chypre, la France, la Grèce, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suède étaient les destinataires. Ladite décision constatait, en ce qui concerne le projet de plan de performance établi au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel par la République fédérale d'Allemagne (ci-après l'Allemagne) conjointement avec la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas (ci-après le «projet de plan de performance du FABEC»), les objectifs d'efficacité économique des services en route pour la zone tarifaire belgo-luxembourgeoise n'étaient pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et a formulé des recommandations pour la révision de ces objectifs. La décision d'exécution (UE) 2022/728 ne contenait aucune constatation concernant les objectifs de performance applicables aux services de navigation aérienne fournis dans l'espace aérien de l'Allemagne.
- (5) En réponse à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, qui a débuté le 24 février 2022, l'Union a imposé des mesures restrictives interdisant aux transporteurs aériens russes, à tout aéronef immatriculé en Russie et à tout aéronef non immatriculé en Russie mais détenu, affrété ou contrôlé d'une quelconque manière par toute personne physique ou morale, toute entité ou tout organisme russe, d'atterrir sur le territoire de l'Union, d'en décoller ou de le survoler. Ces mesures restrictives et les contre-mesures adoptées par la Russie ont entraîné des modifications du trafic aérien dans l'espace aérien européen. Certains États membres ont été fortement touchés par une réduction significative du nombre de survols de l'espace aérien relevant de leur responsabilité. Au niveau de l'Union cependant, l'incidence observée sur le nombre de vols est limitée, ce qui contraste avec la forte réduction du trafic aérien en Europe qui avait résulté de la pandémie de COVID-19.
- (6) Le 13 juillet 2022, l'Allemagne, conjointement avec la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas, a soumis à l'appréciation de la Commission un projet de plan de performance révisé du FABEC pour la PR3.
- (7) Le 24 octobre 2022, la Commission a conclu que les objectifs de performance révisés en matière d'efficacité économique proposés pour la zone tarifaire de route belgo-luxembourgeoise continuent de susciter des doutes quant à leur compatibilité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. La Commission a donc lancé l'examen détaillé conformément à l'article 15, paragraphe 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 en ce qui concerne ces objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé du FABEC présenté le 13 juillet 2022. La Commission en a informé la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg et les Pays-Bas par sa décision (UE) 2022/2255 <sup>(7)</sup>.
- (8) Le 3 novembre 2022, l'Allemagne a informé la Commission qu'elle s'était retirée du projet de plan de performance révisé du FABEC et a présenté à la Commission un projet de plan de performance révisé pour la PR3 établi au niveau national (ci-après le «projet de plan de performance national révisé»). Le projet de plan de performance national révisé maintient les objectifs de performance pour les services de navigation aérienne fournis dans l'espace aérien de l'Allemagne au niveau fixé dans le projet de plan de performance révisé du FABEC présenté le 13 juillet 2022. De fait, le projet de plan de performance révisé du FABEC ne présentait pas d'avantages ou de synergies supplémentaires en matière de performance pour l'Allemagne. Le projet de plan de performance national révisé ne mentionne aucune incidence négative résultant de l'arrêt des activités de planification et de fixation des objectifs en matière de performance au niveau du FABEC.
- (9) 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) n° 549/2004, a présenté à la Commission un rapport contenant son évaluation du projet de plan de performance national révisé.

<sup>(6)</sup> Décision d'exécution (UE) 2022/728 de la Commission du 13 avril 2022 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 (JO L 135 du 12.5.2022, p. 4).

<sup>(7)</sup> Décision (UE) 2022/2255 de la Commission du 24 octobre 2022 relative au lancement de l'examen détaillé de certains objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé pour la troisième période de référence présenté au niveau du bloc d'espace aérien fonctionnel par la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas conformément au règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil (JO L 297 du 17.11.2022, p. 71).

- (10) 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 contenus dans le projet de plan de performance national révisé sur la base des critères d'évaluation prévus au point 1 de l'annexe IV dudit règlement, 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 son évaluation en examinant les éléments précisés au point 2 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (11) Les prévisions de trafic de base du service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR»), publiées en juin 2022, tiennent compte du changement de circonstances en ce qui concerne le trafic aérien dans l'espace aérien européen, à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine. Sur la base de ces prévisions, la Commission observe que cette guerre ne devrait pas entraîner de changements importants dans les flux de trafic aérien pour l'Allemagne au cours de la PR3. Par conséquent, ce changement de circonstances n'a pas d'incidence directe sur les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance national révisé ni sur l'évaluation par la Commission de la compatibilité de ces objectifs avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
- (12) L'Allemagne 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° 1/1958 <sup>(8)</sup>, et consent à ce que la présente décision soit adoptée et notifiée en anglais.

#### ÉVALUATION DE LA COMMISSION

##### Évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité

- (13) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la sécurité, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs inclus dans le projet de plan de performance national révisé présenté par l'Allemagne concernant l'efficacité de la gestion de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne (ci-après les «PSNA») conformément au point 1.1 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (14) Les objectifs de performance locaux en matière de sécurité proposés par l'Allemagne en ce qui concerne l'efficacité de la gestion de la sécurité, ventilés par objectif en matière de gestion de la sécurité et exprimés en termes de niveau de réalisation, sont les suivants:

Allemagne	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	2022	2023	2024	Objectifs à l'échelle de l'Union (2024)
DFS	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	C	D	D	D
	Assurance de la sécurité	B	C	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C
	Culture de la sécurité	C	C	C	C

<sup>(8)</sup> Règlement n° 1 portant fixation du régime linguistique de la Communauté économique européenne (JO 17 du 6.10.1958, p. 385/58).

- (15) Les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par l'Allemagne pour le PSNA, à savoir Deutsche Flugsicherung («DFS»), sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.
- (16) La Commission note que le projet de plan de performance national révisé expose des mesures à prendre par la DFS en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, telles que des enquêtes et campagnes régulières sur la culture de la sécurité, une mise à jour régulière du plan de sécurité du PSNA et un processus spécifique de gestion du changement.
- (17) Dès lors, à la lumière des considérants 14, 15 et 16, et compte tenu du fait que les objectifs de performance en matière de sécurité à l'échelle de l'Union fixés dans la décision d'exécution (UE) 2021/891 doivent être atteints pour la dernière année de la PR3, à savoir 2024, les objectifs dans le domaine de performance clé de la sécurité figurant dans le projet de plan de performance national révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

### Évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement

- (18) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs présentés par l'Allemagne relatifs à l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée conformément au point 1.2 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés figurant dans le projet de plan de performance national révisé 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 (ci-après l'«ERNIP») rendu disponible le 2 juin 2021, date de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3.
- (19) En ce qui concerne l'année 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, avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare, 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'ajustements rétroactifs. De même, il n'est pas possible de modifier rétroactivement, dans les projets de plans de performance révisés, les objectifs de performance en matière d'environnement au niveau local pour l'année 2021 fixés par les États membres dans les projets de plans de performance présentés en octobre 2021. Dès lors, la compatibilité des objectifs de performance environnementale locaux avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union devrait être évaluée pour les années civiles 2022, 2023 et 2024.
- (20) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement proposés par l'Allemagne et les valeurs de référence nationales correspondantes pour la PR3 provenant de l'ERNIP, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

Allemagne	2022	2023	2024
<b>Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement</b> , exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	<b>2,30 %</b>	<b>2,30 %</b>	<b>2,30 %</b>
Valeurs de référence	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) La Commission observe que les objectifs en matière d'environnement proposés par l'Allemagne sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chacune des années 2022, 2023 et 2024.
- (22) La Commission note que, dans son projet de plan de performance national révisé, l'Allemagne a présenté diverses mesures en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement, parmi lesquelles des opérations en cheminement libre transfrontières avec six pays voisins, ainsi que la suppression des restrictions en matière de routes et du plafonnement des niveaux de vol. La Commission invite en outre l'Allemagne à mettre en place toutes les mesures recommandées provenant de l'ERNIP afin d'améliorer les trajectoires en route.

- (23) Par conséquent, à la lumière des considérants 20, 21 et 22, les objectifs du domaine de performance clé de l'environnement figurant dans le projet de plan de performance national révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

#### Évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité

- (24) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs présentés par l'Allemagne ayant trait au retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol a été évaluée conformément au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel disponible au 2 juin 2021, date de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3.
- (25) En ce qui concerne l'année 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, avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare, 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'ajustements rétroactifs. De même, il n'est pas possible de modifier rétroactivement, dans les projets de plans de performance révisés, les objectifs de performance en matière de capacité au niveau local pour l'année 2021 fixés par les États membres dans les projets de plans de performance présentés en octobre 2021. Dès lors, 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 devrait être évaluée pour les années civiles 2022, 2023 et 2024.
- (26) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par l'Allemagne pour la PR3, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel sont les suivants:

Allemagne	2022	2023	2024
<b>Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité</b> , exprimés en minutes de retard ATFM par vol	<b>0,27</b>	<b>0,27</b>	<b>0,27</b>
Valeurs de référence	0,27	0,27	0,27

- (27) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par l'Allemagne sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chacune des années 2022, 2023 et 2024.
- (28) La Commission note que l'Allemagne a présenté, dans son projet de plan de performance national révisé, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route. Ces mesures comprennent une mise à niveau technique du système de gestion du trafic aérien, la restructuration de l'espace aérien, le renforcement de la coordination entre civils et militaires, l'augmentation du nombre d'équivalents temps plein de contrôleurs de la circulation aérienne, une plus grande souplesse dans l'affectation des effectifs pour le contrôle de la circulation aérienne, ainsi que des initiatives transfrontières visant à renforcer l'interopérabilité et l'efficacité opérationnelle.
- (29) Par conséquent, à la lumière des considérants 26, 27 et 28, les objectifs du domaine de performance clé de la capacité figurant dans le projet de plan de performance national révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

#### Examen des projets d'objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux

- (30) En ce qui concerne les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation des objectifs en matière de capacité en route par l'examen des objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitent pas d'inquiétudes dans le cas de l'Allemagne.

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

- (31) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs en matière d'efficacité économique proposés dans le projet de plan de performance national révisé conformément aux points 1.4 a), b) et c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (32) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par l'Allemagne pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de l'Allemagne	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Objectifs d'efficacité économique des services en route</b> , exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	<b>84,74 EUR</b>	<b>66,01 EUR</b>	<b>129,44 EUR</b>	<b>67,52 EUR</b>	<b>63,29 EUR</b>	<b>59,89 EUR</b>

- (33) En ce qui concerne le point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du coût unitaire fixé («DUC») pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de – 2,4 % au cours de la PR3 dépasse le niveau d'ambition à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.
- (34) En ce qui concerne le point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route à long terme de – 3,8 % au niveau de la zone tarifaire au cours de la deuxième période de référence (ci-après la «PR2») et de la PR3 dépasse le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de – 1,3 % au cours de la même période.
- (35) En ce qui concerne le point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence pour le DUC de 66,01 EUR de l'Allemagne, exprimée en prix de 2017, est supérieure de 13,2 % à la valeur de référence moyenne de 58,33 EUR du groupe comparatif pertinent.
- (36) Il est clair que l'Allemagne dépasse de loin le niveau d'ambition des tendances du DUC à l'échelle de l'Union tant pour la PR3 qu'à long terme. En outre, le DUC de l'Allemagne en 2024 est inférieur aux valeurs de référence pour 2014 et 2019, ce qui témoigne de la réalisation de gains effectifs d'efficacité économique tant à moyen qu'à long terme. Par conséquent, la Commission considère qu'en ce qui concerne l'Allemagne, la différence entre la valeur de référence et la moyenne du groupe comparatif mentionnée au considérant 35 n'empêche pas que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique soient compatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.
- (37) Par conséquent, à la lumière des considérants 31 à 36, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance national révisé devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

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

- (38) En ce qui concerne les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation des objectifs d'efficacité économique des services en route par l'examen des objectifs d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitent pas d'inquiétudes dans le cas de l'Allemagne.

**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**

- (39) Conformément au point 2.1 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation des objectifs en matière de capacité par un examen des mécanismes incitatifs visés à l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/317. À cet égard, la Commission a examiné si les mécanismes incitatifs proposés remplissent les exigences de fond énoncées à l'article 11, paragraphes 1 et 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (40) Dans la décision d'exécution (UE) 2022/728, la Commission a conclu que l'Allemagne devait réviser son régime incitatif en vue d'atteindre les objectifs en matière de capacité en route, de manière que le désavantage financier maximal découlant de ce régime incitatif soit fixé à un niveau ayant une incidence significative sur les recettes exposées au risque. La Commission note que l'Allemagne n'a apporté aucune modification à ces mécanismes incitatifs par rapport au projet de plan de performance du FABEC présenté en 2021 et par rapport au plan de performance révisé du FABEC présenté le 13 juillet 2022.
- (41) Par conséquent, à la lumière du considérant 40, la Commission conclut que le mécanisme incitatif relatif à la capacité en route figurant dans le projet de plan national de performance révisé continue de susciter des préoccupations. La Commission réitère par conséquent son point de vue selon lequel l'Allemagne devrait réviser, 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, son mécanisme incitatif pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route, de telle manière que le désavantage financier maximal découlant de ce mécanisme incitatif 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, ce qui selon la Commission devrait entraîner un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

**CONCLUSION**

- (42) À la lumière de tout ce qui précède, la Commission constate que les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance national révisé présenté par l'Allemagne sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par l'Allemagne le 3 novembre 2022 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.

*Article 2*

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2022.

*Par la Commission*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Membre de la Commission*

## ANNEXE

**Objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé présenté par l'Allemagne 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**

Allemagne	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'AESA			
Prestataire de services de navigation aérienne concerné	Objectif en matière de gestion de la sécurité	2022	2023	2024
DFS	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	C	D	D
	Assurance de la sécurité	B	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C	C
	Culture de la sécurité	C	C	C

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT**

**Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle**

Allemagne	2022	2023	2024
<b>Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement</b> , exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	<b>2,30 %</b>	<b>2,30 %</b>	<b>2,30 %</b>

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ**

**Retard ATFM moyen en route en minutes par vol**

Allemagne	2022	2023	2024
<b>Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité</b> , exprimés en minutes de retard ATFM par vol	<b>0,27</b>	<b>0,27</b>	<b>0,27</b>

**DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE**

**Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route**

Zone tarifaire de route de l'Allemagne	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
<b>Objectifs d'efficacité économique des services en route</b> , exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	<b>84,74 EUR</b>	<b>66,01 EUR</b>	<b>129,44 EUR</b>	<b>67,52 EUR</b>	<b>63,29 EUR</b>	<b>59,89 EUR</b>