DÉCISIONS

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) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs

[notifiée sous le numéro C(2022) 2283]

(Les textes en langues allemande, anglaise, française, grecque, lettone, maltaise, néerlandaise, roumaine et suédoise sont les seuls 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) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») [1], et notamment son article 11, paragraphe 3, point c), deuxième alinéa,

après consultation du comité du ciel unique,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Contexte

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau doit être mis en place. En outre, conformément à l'article 10 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission [2], les États membres sont tenus d'établir, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, des objectifs de performance contraignants pour chaque période de référence du système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces objectifs de performance doivent être compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union adoptés par la Commission pour la période de référence concernée. La Commission est chargée d'évaluer si les objectifs de performance proposés contenus dans les projets de plans de performance sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, sur la base des critères d'évaluation définis à l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(2) Depuis le premier trimestre de l'année civile 2020, la pandémie de COVID-19 a eu des répercussions importantes sur le secteur du transport aérien et a considérablement réduit le volume du trafic aérien par rapport aux valeurs antérieures à la pandémie en raison des mesures prises par les États membres et les pays tiers afin de contenir la pandémie.

[1] JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

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

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

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

(5) Tous les États membres ont élaboré et adopté des projets de plans de performance contenant des objectifs de performance locaux révisés pour la PR3, lesquels ont été soumis à l'appréciation de la Commission au plus tard le 1er octobre 2021. Après vérification du caractère complet de ces projets de plans de performance, la Commission a demandé aux États membres de présenter des projets de plans de performance mis à jour le 17 novembre 2021 au plus tard. L'évaluation de la Commission qui figure dans la présente décision repose sur les projets de plans de performance mis à jour présentés par les États membres.

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

Critères d'évaluation

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

(8) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la sécurité, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs présentés par les États membres concernant l'efficacité de la gestion de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne sur la base du critère prévu au point 1.1. de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Cette évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales et a été complétée par l'examen des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière de sécurité au regard des éléments énoncés au point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. La Commission a jugé les objectifs de performance locaux en matière de sécurité proposés par tous les États membres compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants; dès lors, aucune constatation y afférente n'est exposée dans la présente décision.

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

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

([4]) 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).

([5]) 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).

(10) En ce qui concerne l'année civile 2020, l'objectif de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans le domaine de performance clé de l'environnement, initialement défini dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891 compte tenu du fait que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustement rétroactif. En conséquence, il n'était pas opportun que les États membres révisent, dans les projets de plans de performance présentés au 1er octobre 2021, leurs objectifs de performance locaux pour l'année civile 2020 dans le domaine de performance clé de l'environnement. À la lumière de ces considérations, la cohérence des objectifs de performance locaux en matière d'environnement avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants a été évaluée pour les années civiles 2021, 2022, 2023 et 2024. Sur cette base, la Commission a jugé les objectifs de performance locaux en matière d'environnement proposés par tous les États membres compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants; dès lors, aucune constatation y afférente n'est exposée dans la présente décision.

(11) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs présentés par les États membres ayant trait au retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol a été évaluée sur la base du critère établi au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés contenus dans le projet de plan de performance ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel. Cette évaluation a été effectuée en tenant compte des circonstances locales et a été complétée par l'examen des mesures prévues pour la réalisation des objectifs en matière de capacité en route, y compris en particulier l'examen des investissements importants prévus et l'examen du ou des mécanismes incitatifs au regard des éléments énoncés au point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(12) En ce qui concerne l'année civile 2020, l'objectif de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans le domaine de performance clé de la capacité, initialement défini dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891 compte tenu du fait que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était dès lors devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustement rétroactif. En conséquence, il n'était pas opportun que les États membres révisent, dans les projets de plans de performance présentés au 1er octobre 2021, leurs objectifs de performance locaux pour l'année civile 2020 dans le domaine de performance clé de la capacité. À la lumière de ces considérations, la cohérence des objectifs de performance locaux en matière de capacité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants a été évaluée pour les années civiles 2021, 2022, 2023 et 2024.

(13) Par ailleurs, en ce qui concerne l'évaluation des objectifs en matière de capacité en route proposés, pour les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation par l'examen des objectifs en matière de capacité proposés pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Lorsqu'il a été considéré que ces objectifs proposés suscitaient des inquiétudes, les constatations y afférentes sont exposées dans la présente décision.

(14) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs présentés par les États membres au sujet des coûts unitaires fixés pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères énoncés aux points 1.4 a), 1.4 b) et 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du coût unitaire fixé au cours de la PR3, la tendance du coût unitaire fixé à long terme au cours de la deuxième période de référence (ci-après la «PR2») et de la PR3 (2015-2024), ainsi que la valeur de référence pour le coût unitaire fixé au niveau de la zone tarifaire comparée à la valeur moyenne des zones tarifaires dans lesquelles les prestataires de services de navigation aérienne bénéficient d'un environnement opérationnel et économique similaire.

(15) Lorsque les objectifs d'efficacité économique des services en route ont été jugés incompatibles sur la base des critères prévus aux points 1.4 a), 1.4 b) et 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a en outre examiné, à la lumière des justifications et des éléments de preuve fournis dans les plans de performance concernés, si un écart pouvait être jugé nécessaire et proportionné sur la base du point 1.4 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, à condition que l'écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union à long terme 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 ou à des mesures de restructuration au sens de l'article 2, point 18, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(16) L'évaluation des objectifs d'efficacité économique des services en route a été réalisée en tenant compte des circonstances locales. Elle a été complétée par l'examen des éléments énoncés au point 2 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, à savoir les facteurs et paramètres essentiels sous-tendant ces objectifs énoncés au point 2.1 d) de cette annexe.

(17) Par ailleurs, en ce qui concerne l'évaluation des objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, pour les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son examen par l'évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique proposés pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Lorsqu'il a été considéré que ces objectifs proposés suscitaient des inquiétudes, les constatations y afférentes sont exposées dans la présente décision.

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

Considérations particulières sur l'évolution du trafic

(19) Selon les prévisions de trafic de base d'octobre 2021 du service STATFOR, le trafic aérien à l'échelle de l'Union atteindra en 2023 les niveaux qu'il connaissait avant la pandémie et dépassera ces niveaux en 2024. Toutefois, le degré d'incertitude quant à l'évolution du trafic reste particulièrement élevé en raison des risques liés à l'évolution de la situation épidémiologique relative à la COVID-19. La Commission constate que la reprise du trafic devrait être inégale d'un État membre à l'autre.

(20) En conséquence, la croissance du trafic prévue pour la PR3 dans plusieurs États membres devrait être sensiblement inférieure à la hausse moyenne du trafic à l'échelle de l'Union et le volume du trafic au cours de la PR3 devrait rester inférieur aux valeurs enregistrées avant la pandémie dans bon nombre de ces États membres. La Commission reconnaît que cela rend la réalisation des objectifs en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union plus ardue pour les États membres concernés et a pris ce point en considération lors de l'examen des conditions locales pertinentes pour l'évaluation de chaque projet de plan de performance.

CONSTATATIONS CONCERNANT LE FABEC

Évaluation des objectifs de performance proposés dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique — Belgique et Luxembourg

(21) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Belgique et le Luxembourg pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg	**Valeur de référence 2014**	**Valeur de référence 2019**	**2020 -2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

(22) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance belge et luxembourgeoise du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 5,7 % par an au cours de la PR3 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(23) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance belge et luxembourgeoise du coût unitaire fixé pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de + 4,0 % par an n'atteint pas 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.

(24) Au sujet du critère prévu au point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Belgique et du Luxembourg pour le coût unitaire fixé de 83,28 EUR, exprimé en termes réels aux prix de 2017, est supérieure de 13,2 % à la valeur de référence moyenne de 73,56 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. La Commission fait remarquer que cette différence se creuse encore au cours de la PR3, étant donné que le coût unitaire fixé pour les services en route de la Belgique et du Luxembourg pour 2024 est supérieur de 49,9 % à la moyenne du groupe comparatif.

(25) Par ailleurs, il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 a), 1.4 b) et 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(26) La Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour la PR3 est d'environ 41 millions d'euros en euros de 2017, tandis qu'un écart correspondant estimatif par rapport à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 92,6 millions d'euros en euros de 2017.

(27) Pour ce qui est du critère énoncé au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission fait remarquer que la Belgique et le Luxembourg mentionnent dans le projet de plan de performance les coûts fixés supplémentaires qui seront supportés au cours de la PR3 par les prestataires de services de navigation aérienne en route skeyes et MUAC à l'égard de mesures visant à renforcer la capacité.

(28) D'une part, il est souligné dans le projet de plan de performance que la complexité de l'espace aérien belgo-luxembourgeois constitue un facteur qui augmente la charge de travail relative des contrôleurs de la circulation aérienne et qui influe dès lors négativement sur la productivité de ces derniers ainsi que sur l'assiette des coûts des services en route. Selon la Belgique et le Luxembourg, il s'agit là de l'un des principaux facteurs expliquant l'écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union.

(29) D'autre part, la Belgique et le Luxembourg affirment que les deux prestataires de services de navigation aérienne (ci-après les «PSNA») en route, à savoir skeyes et MUAC, sont confrontés à des difficultés particulières en ce qui concerne l'apport d'une capacité suffisante pour répondre à la demande en matière de trafic aérien au cours de la PR3 et au-delà.

(30) En ce qui concerne skeyes, il est tout d'abord exposé dans le projet de plan de performance qu'un nombre élevé de départs à la retraite parmi les contrôleurs de la circulation aérienne est prévu au cours de la PR3 et de la quatrième période de référence (ci-après la «PR4») en raison de la pyramide des âges actuelle des contrôleurs de la circulation aérienne.

(31) Il est signalé que la législation belge applicable prescrit que les contrôleurs de la circulation aérienne doivent être relevés de leurs fonctions cinq ans avant la date de leur mise à la retraite. Durant ces cinq années, ils sont admissibles à la retraite anticipée (régime de la «disponibilité») et perçoivent une allocation qui s'élève à un montant se situant entre 75 % et 85 % de leur dernier salaire. Selon les informations fournies dans le projet de plan de performance, les contrôleurs de la circulation aérienne sont actuellement mis en disponibilité à l'âge de 56 ans et il est prévu de porter cette limite d'âge à 57 ans. Dès 2025, 30 % des contrôleurs de la circulation aérienne en fonction au sein de skeyes atteindront l'âge du départ anticipé à la retraite au cours de la PR3, tandis que 20 % supplémentaires de ces contrôleurs devraient accéder à la retraite anticipée au cours de la PR4.

(32) skeyes prévoit de recruter et de former de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne afin de combler les départs à la retraite prévus et d'apporter une capacité proportionnelle à la demande escomptée en matière de trafic. Il ressort du projet de plan de performance que skeyes devra supporter à cet égard des coûts supplémentaires imputés à l'assiette des coûts pour les services en route tout au long de la période de référence, parmi lesquels les coûts associés au régime de la disponibilité dans le cadre de la retraite anticipée.

(33) En outre, il est souligné dans le projet de plan de performance que skeyes prévoit de remplacer son système de gestion du trafic aérien par un système de gestion de l'espace aérien unique, intégré et harmonisé avec MUAC et la Défense belge, démarche jugée essentielle pour soutenir l'intégration des services de gestion du trafic aérien civil et militaire et renforcer les performances en matière de capacité et l'efficacité opérationnelle.

(34) En ce qui concerne MUAC, la Belgique et le Luxembourg mentionnent la convention collective conclue en 2019 qui vise essentiellement à accroître la disponibilité des contrôleurs de la circulation aérienne afin de réduire l'écart entre la disponibilité du personnel et la demande en matière de trafic. Les dispositions relatives à la flexibilité introduites dans la convention s'accompagnent d'une augmentation de près de 11 % des barèmes salariaux, ce qui a une incidence sur l'assiette des coûts tout au long de la période de référence.

(35) Il est également indiqué que MUAC devra supporter des coûts supplémentaires au cours de la PR3 en raison de mesures particulières visant à améliorer le processus d'analyse a posteriori de ses activités et les outils y afférents dans le but d'optimiser la planification de ses activités quotidiennes.

(36) La Commission a estimé que les écarts visés au considérant 26 ne sont pas exclusivement imputables aux coûts additionnels associés à des mesures relatives à la capacité, y compris les coûts liés au recrutement et à la formation de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne et les coûts d'investissements importants ayant trait à la capacité. Dès lors, la Commission a conclu que les écarts de coût indiqués pour la Belgique et le Luxembourg par rapport aux tendances du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union sont trop importants pour être exclusivement imputés aux mesures signalées visant à atteindre des objectifs locaux en matière de capacité.

(37) Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli au regard de la Belgique et du Luxembourg.

(38) À l'égard du critère énoncé au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Belgique et le Luxembourg n'ont pas présenté dans le projet de plan de performance la moindre mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou à la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de la Belgique et du Luxembourg.

(39) En ce qui concerne les éléments à évaluer prévus au point 2.1 d) vii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que, pour la Belgique, une méthode révisée de répartition des coûts a été établie afin de ventiler les coûts fixés entre les services en route et les services terminaux pour la PR3. Les modifications proposées concernent la répartition des coûts des services de contrôle d'approche supportés par skeyes et la répartition des coûts liés aux coûts des autorités de surveillance nationales. La Commission relève que, du fait des modifications proposées, en particulier, le coût des services de contrôle d'approche est entièrement alloué à la zone tarifaire de route.

(40) La Commission nourrit des doutes quant à la conformité de la modification de la méthode de répartition des coûts visée au considérant 93 avec les exigences prévues à l'article 15, paragraphe 2, point e), du règlement (CE) n° 550/2004 et à l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Elle examinera plus avant les éléments y afférents au stade de l'évaluation du projet de plan de performance révisé du FABEC au regard du prestataire de services de navigation aérienne concerné.

(41) Sur la base des constatations figurant aux considérants 21 à 40, les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance du FABEC, pour ce qui concerne la zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg, devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

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

(42) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par la Belgique pour les services terminaux conformément au point 2.1. c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(43) Premièrement, en comparant la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la PR3 avec la tendance du coût unitaire fixé pour les services en route, la Commission a constaté que la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux de la zone tarifaire terminale de la Belgique de +6,3 % est supérieure à la tendance belge du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de +5,7 % au cours de la PR3.

(44) Deuxièmement, la Commission observe que l'objectif proposé pour la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la zone tarifaire terminale de la Belgique de + 6,3 % au cours de la PR3 est plus élevé que la tendance réelle du coût unitaire fixé pour les services terminaux de + 0,5 % observée au cours de la PR2.

(45) Troisièmement, en comparant les objectifs nationaux proposés de la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux avec la performance d'aéroports similaires pour la PR3, la Commission observe que le coût unitaire fixé pour l'aéroport de Bruxelles est estimé être nettement supérieur au coût unitaire fixé médian du groupe comparatif pertinent.

(46) En conséquence, la Commission estime que la Belgique devrait justifier davantage ses objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux à la lumière des observations précitées, ou bien revoir à la baisse les objectifs proposés pour le coût unitaire fixé pour lesdits services pour la PR3.

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

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

(48) Sur la base de conseils experts fournis par l'organe d'évaluation des performances, la Commission doute fortement que le désavantage financier maximal proposé, qui s'élève à 0,5 % des coûts fixés, ait une incidence significative sur les revenus exposés au risque, ainsi que l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(49) Pour ce qui est des mécanismes incitatifs relatifs à la capacité des terminaux proposés pour les zones tarifaires terminales de la Belgique, de la France et des Pays-Bas, la Commission se demande si les désavantages financiers maximaux proposés, qui s'élèvent pour l'ensemble de ces mécanismes incitatifs à 0,5 % des coûts fixés, auraient une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(50) Pour ce qui est du mécanisme incitatif relatif à la capacité des terminaux proposé pour la zone tarifaire terminale du Luxembourg, la Commission nourrit des doutes quant au fait que le désavantage financier maximal proposé, qui s'élève à 0,25 % des coûts fixés, ait une incidence significative sur les revenus exposés au risque, ainsi que l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(51) Par conséquent, l'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas devraient, au regard du projet de plan de performance présenté par le FABEC, réviser leurs projets de mécanismes incitatifs pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route, de sorte que les désavantages financiers maximaux découlant de ces mécanismes incitatifs soient fixés à un niveau ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige expressément l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, entraînant, selon la Commission, un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

(52) De plus, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas devraient, au regard du projet de plan de performance présenté par le FABEC, réviser leurs projets de mécanismes incitatifs pour atteindre les objectifs en matière de capacité des terminaux, de sorte que les désavantages financiers maximaux découlant de ces mécanismes incitatifs soient fixés à un niveau ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige expressément l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, entraînant, selon la Commission, un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

CONSTATATIONS CONCERNANT LA GRÈCE

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

(53) Les objectifs en matière de capacité proposés par la Grèce, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol, ainsi que les valeurs de référence nationales correspondantes pour la PR3 fixées dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021 sont les suivants:

	2021	2022	2023	2024
Objectifs en matière de capacité en route proposés par la Grèce, en minutes de retard ATFM par vol	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Valeurs de référence pour la Grèce, en minutes de retard ATFM par vol	0,10	0,14	0,15	0,15

(54) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par la Grèce pour les années civiles de 2021 à 2024 sont supérieurs aux valeurs de référence nationales correspondantes fixées dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021. À cet égard, l'écart le plus marqué des objectifs en matière de capacité proposés par rapport aux valeurs de référence nationales correspondantes est observé pour l'année civile 2021.

(55) La Commission relève que les mesures de renforcement de la capacité sommairement exposées dans le projet de plan de performance ne comprennent qu'une partie des mesures définies dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021. Ces mesures comprennent des investissements importants dans la modernisation de l'infrastructure de gestion du trafic aérien, dans le recrutement d'un total de 70 équivalents temps plein au poste de contrôleur de la circulation aérienne dans les centres de contrôle régional au cours de l'année civile 2022 ainsi que dans des mesures de restructuration de l'espace aérien.

(56) Toutefois, la Commission observe que plusieurs mesures pertinentes visant à renforcer les capacités figurant dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021 ne figurent pas dans le projet de plan de performance présenté par la Grèce, ce qui est susceptible d'entraîner un écart en matière de capacité au cours des années civiles 2023 et 2024. En outre, sur la base des informations fournies par la Grèce, il n'apparaît pas non plus clairement comment seront gérées l'augmentation significative du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne et leur formation ultérieure sur le terrain à compter de l'année civile 2022 alors qu'il faudra répondre à des demandes de capacité accrues.

(57) Compte tenu du fait que les objectifs en matière de capacité proposés par la Grèce sont plus élevés que les valeurs de référence nationales correspondantes au cours de la période allant de 2021 à 2024, il semble, au regard du point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, que les mesures proposées seront insuffisantes pour répondre à la demande escomptée en matière de trafic, en particulier à la lumière de la croissance du trafic attendue vers la fin de la PR3 dans le cadre de la reprise du trafic aérien après l'impact de la pandémie de COVID-19.

(58) La Grèce déclare dans son projet de plan de performance qu'elle n'a pas pu harmoniser ses objectifs pour les années civiles de 2021 à 2024 avec les valeurs de référence figurant dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021 en raison des prévisions de reprise du trafic aérien plus optimistes établies par le service STATFOR en octobre 2021. La Grèce déclare en outre que les objectifs proposés tiennent compte de ce changement d'hypothèses en matière de trafic et s'écartent par conséquent des valeurs de référence.

(59) Cependant, à la lumière des critères d'évaluation définis au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission considère que les informations et les éléments de preuve fournis par la Grèce dans son projet de plan de performance, notamment au sujet des circonstances locales pertinentes, ne justifient pas les écarts significatifs proposés des objectifs en matière de capacité en route par rapport aux valeurs de référence correspondantes.

(60) Sur la base des constatations figurant aux considérants 53 à 59, les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de la Grèce devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité.

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

(61) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance en matière de capacité proposés par la Grèce pour les services terminaux conformément au point 2.1. b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(62) Plus précisément, la Commission a constaté que, si l'on compare au niveau des aéroports les objectifs nationaux proposés en matière de retard ATFM moyen à l'arrivée avec la performance d'aéroports similaires, l'aéroport d'Athènes devrait connaître des retards ATFM plus importants que ceux estimés pour les aéroports similaires.

(63) En conséquence, la Commission estime que la Grèce devrait justifier davantage ses objectifs en matière de capacité pour les services terminaux à la lumière des observations précitées, ou bien revoir à la baisse les objectifs en matière de capacité proposés pour les services de navigation aérienne terminaux.

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

(64) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Grèce sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Grèce	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

(65) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance grecque du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 9,1 % au cours de la PR3 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(66) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance grecque du coût unitaire fixé pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de + 0,5 % n'atteint pas 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.

(67) En ce qui concerne le critère prévu au point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Grèce pour le coût unitaire fixé de 23,20 EUR en euros de 2017 est inférieure de 18,9 % à la valeur de référence moyenne de 28,59 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. Cependant, la Commission relève que le coût unitaire fixé pour les services en route de la Grèce devrait dépasser la moyenne du groupe comparatif au cours de la PR3, avec une différence de + 8,7 % observée pour l'année civile 2024.

(68) Par ailleurs, il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 a), 1.4 b) et 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(69) Pour ce qui est du critère établi au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance de la Grèce et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour la PR3 est d'environ 54 millions d'euros en euros de 2017, tandis qu'un écart correspondant par rapport à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 31 millions d'euros en euros de 2017.

(70) La Grèce indique dans son projet de plan de performance qu'une augmentation significative du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne en fonction au centre de contrôle régional d'Athènes est prévue au cours de la PR3, représentant un total de 71 équivalents temps plein supplémentaires en 2024 par rapport à 2019. En outre, plusieurs investissements importants dans les systèmes de gestion du trafic aérien et dans les systèmes de surveillance devraient être réalisés vers la fin de la période de référence, engendrant des effets notables sur les coûts à compter de l'année 2022. La Grèce indique dans son projet de plan de performance que le coût d'amortissement correspondant a été diminué des montants qui avaient été surestimés pour la PR2 en ce qui concerne les investissements différés dans des actifs immobilisés.

(71) La Commission note que l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances fait état d'ambiguïtés et d'incohérences quant à l'ensemble des mesures présentées par la Grèce en ce qui concerne la réalisation de ses objectifs locaux en matière de capacité, conduisant l'organe d'évaluation des performances à se demander si ces mesures seront effectivement mises en œuvre et auront ainsi les effets escomptés. Il est également à noter que la Grèce n'a ni détaillé ni quantifié dans son projet de plan de performance les coûts supplémentaires associés à la formation et au recrutement de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne. En l'absence d'informations dûment étayées concernant ces coûts, la Commission estime que les deux écarts visés au considérant 69 sont trop importants pour justifier leur imputation exclusive à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité.

(72) Par ailleurs, il est à noter que, pour les raisons exposées aux considérants 53 à 59 de la présente décision, les objectifs en matière de capacité proposés par la Grèce ont été jugés incompatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union correspondants. Faute d'objectifs en matière de capacité jugés compatibles, la Commission estime qu'à ce stade, il n'est pas possible de conclure l'évaluation du critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 pour la Grèce, puisque les mesures prévues requises pour atteindre les objectifs en matière de capacité peuvent nécessiter des modifications en lien avec la révision requise desdits objectifs.

(73) Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli au regard de la Grèce.

(74) À l'égard du critère énoncé au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Grèce n'a pas présenté dans son projet de plan de performance la moindre mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou à la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de la Grèce.

(75) En outre, l'examen des facteurs et paramètres clés visés au point 2.1 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 sous-tendant les objectifs de performance proposés dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique a permis de formuler les constatations suivantes au sujet de l'assiette des coûts de la Grèce proposée pour la PR3.

(76) La Commission note que les coûts fixés pour les services de recherche et de sauvetage ont été ajoutés pour la première fois à l'assiette des coûts pour les services en route de la Grèce lors de la PR3. Ces coûts entraînent une augmentation importante des coûts fixés pour les services en route et représentent environ 9 % de l'assiette des coûts pour les services en route de 2020 et environ 5 % du total de l'assiette des coûts pour les services en route de 2024. La Grèce devrait justifier davantage dans son projet de plan de performance révisé l'éligibilité et la proportionnalité des coûts fixés correspondants ainsi que leur répartition entre les services en route et les services de navigation aérienne terminaux, d'une part, et entre les services de navigation aérienne et les autres secteurs pertinents, d'autre part.

(77) En outre, la Commission prend note de l'instauration d'une nouvelle autorité de surveillance nationale, indépendante du prestataire de services de navigation aérienne au niveau organisationnel, laquelle s'accompagne d'une augmentation des coûts de surveillance. Compte tenu de l'ampleur des coûts supplémentaires associés, la Grèce devrait expliquer plus en détail dans son projet de plan de performance révisé les déterminants des coûts et hypothèses sous-jacents.

(78) Sur la base des constatations figurant aux considérants 64 à 77, les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de la Hongrie devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

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

(79) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par la Grèce pour les services terminaux conformément au point 2.1. c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(80) La Commission observe que l'objectif proposé pour la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la zone tarifaire terminale de la Grèce de + 6,8 % au cours de la PR3 est plus élevé que la tendance réelle du coût unitaire fixé pour les services terminaux de - 3,9 % observée au cours de la PR2.

(81) En conséquence, la Commission estime que la Grèce devrait justifier davantage ses objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux à la lumière des observations précitées, ou bien revoir à la baisse les objectifs proposés pour le coût unitaire fixé pour lesdits services pour la PR3.

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

(82) En ce qui concerne les éléments à évaluer prévus au point 2.1 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que tant le mécanisme incitatif relatif à la capacité en route que le mécanisme incitatif relatif à la capacité des terminaux proposés dans le projet de plan de performance de la Grèce comprennent un désavantage financier maximal se montant à 0,50 % des coûts fixés pour les services en route et à 0,60 % des coûts fixés pour les services terminaux, d'une part, et un avantage financier maximal se montant à 0,10 % des coûts fixés pour les services en route et à 0,30 % des coûts fixés pour les services terminaux, d'autre part.

(83) Au regard de ces mécanismes incitatifs, sur la base de conseils experts fournis par l'organe d'évaluation des performances, la Commission doute fortement que le désavantage financier maximal proposé, qui s'élève à respectivement 0,50 % des coûts fixés pour les services en route et 0,60 % des coûts fixés pour les services terminaux, aient une incidence significative sur les revenus exposés au risque, ainsi que l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(84) Par conséquent, la Grèce devrait réviser ses projets de mécanismes incitatifs pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route et des terminaux, de sorte que les désavantages financiers maximaux découlant de ces mécanismes incitatifs soient fixés à un niveau ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige expressément l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, ce qui devrait conduire, selon la Commission, à un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

CONSTATATIONS CONCERNANT CHYPRE

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

(85) Les objectifs en matière de capacité proposés par Chypre, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol, ainsi que les valeurs de référence nationales correspondantes pour la PR3 fixées dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021 sont les suivants:

	2021	2022	2023	2024
Objectifs en matière de capacité en route proposés par Chypre, en minutes de retard ATFM par vol	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Valeurs de référence pour Chypre, en minutes de retard ATFM par vol	0,10	0,16	0,15	0,15

(86) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par Chypre pour les années civiles de 2021 à 2024 sont supérieurs aux valeurs de référence nationales correspondantes fixées dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021. À cet égard, les écarts les plus marqués des objectifs en matière de capacité proposés par rapport aux valeurs de référence nationales correspondantes sont observés pour l'année 2024, suivis respectivement par les objectifs pour les années 2023 et 2022.

(87) La Commission relève que les mesures de renforcement de la capacité sommairement exposées dans le projet de plan de performance reprennent certaines des mesures définies dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021. Ces mesures comprennent le renforcement des effectifs du PSNA, des investissements importants dans la modernisation de l'infrastructure de gestion du trafic aérien ainsi que des mesures de restructuration de l'espace aérien. Par ailleurs, en ce qui concerne la dotation en personnel, le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne en service au centre de contrôle régional de Nicosie devrait augmenter de 22 équivalents temps plein au cours de la PR3.

(88) Toutefois, la Commission observe que plusieurs mesures pertinentes visant à renforcer les capacités figurant dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021 ne figurent pas dans le projet de plan de performance présenté par Chypre, notamment l'amélioration des méthodes de gestion des courants de trafic aérien et de la capacité, la transition vers le nouveau centre de contrôle régional et un projet en matière d'excellence opérationnelle.

(89) Compte tenu du fait que les objectifs en matière de capacité proposés par Chypre sont plus élevés que les valeurs de référence nationales correspondantes durant les trois dernières années civiles de la PR3, il semble, au regard du point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, que les mesures proposées seront insuffisantes pour répondre à la demande escomptée en matière de trafic, en particulier à la lumière de la croissance du trafic attendue au cours de la PR3.

(90) Chypre déclare dans son projet de plan de performance qu'elle n'a pas été à même de fixer des objectifs plus ambitieux en raison, d'une part, de mesures de réduction des coûts visant la réalisation des objectifs dans le domaine de performance clé de la rentabilité et, d'autre part, de l'évolution de la situation géopolitique influençant grandement la fourniture des services de navigation aérienne.

(91) Cependant, à la lumière des critères d'évaluation définis au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission considère que les informations et les éléments de preuve fournis par Chypre dans son projet de plan de performance, notamment au sujet des circonstances locales pertinentes, ne justifient pas les écarts significatifs proposés des objectifs en matière de capacité en route par rapport aux valeurs de référence correspondantes.

(92) Sur la base des constatations figurant aux considérants 85 à 91, les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de Chypre devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité.

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

(93) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par Chypre sont les suivants:

Zone tarifaire de route de Chypre	**Valeur de référence 2014**	**Valeur de référence 2019**	**2020 -2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

(94) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance chypriote du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 4,9 % au cours de la PR3 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(95) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance chypriote du coût unitaire fixé 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 % par an n'atteint pas 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.

(96) En ce qui concerne le critère prévu au point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de Chypre pour le coût unitaire fixé de 26,61 EUR en euros de 2017 est inférieure de 4,7 % à la valeur de référence moyenne du groupe comparatif pertinent de 27,91 EUR en euros de 2017. Toutefois, la Commission relève que le coût unitaire fixé pour les services en route de Chypre est supérieur de 6,0 % à la moyenne du groupe comparatif pour l'année 2024.

(97) Par ailleurs, il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 a) et 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(98) La Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance de Chypre et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour la PR3 est d'environ 10 millions d'euros en euros de 2017, tandis qu'un écart correspondant par rapport à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 6 millions d'euros en euros de 2017.

(99) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission relève que Chypre a indiqué dans son projet de plan de performance que les écarts de coût par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union et par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union à long terme sont dus à des mesures requises pour atteindre des objectifs en matière de capacité, dont le renforcement des effectifs et l'amélioration du système actuel de gestion du trafic aérien, en vue de permettre le fonctionnement de zones de contrôle de la circulation aérienne supplémentaires. Le projet de plan de performance indique que des contrôleurs de la circulation aérienne supplémentaires devraient devenir opérationnels au cours de la PR3, le nombre total de contrôleurs de la circulation aérienne en fonction devant atteindre 100 équivalents temps plein en 2024, contre 73 équivalents temps plein en 2019. Toutefois, la Commission constate que Chypre n'a pas quantifié dans son projet de plan de performance l'incidence économique escomptée des mesures proposées en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité.

(100) Il est à noter que, pour les raisons exposées aux considérants 85 à 91, les objectifs en matière de capacité proposés par Chypre ont été jugés incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union correspondants. Faute d'objectifs en matière de capacité jugés compatibles, la Commission estime qu'à ce stade, il n'est pas possible de conclure l'évaluation relative au critère énoncé au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 pour Chypre, puisque les mesures prévues requises pour atteindre les objectifs en matière de capacité peuvent être modifiées en lien avec la révision requise desdits objectifs.

(101) À l'égard du critère énoncé au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il est à noter que Chypre mentionne dans ses projets de plans de performance une mesure de restructuration prévue consistant en l'institution d'une nouvelle personne morale pour la fourniture de services de navigation aérienne à Chypre. Chypre signale qu'elle prévoit des coûts de restructuration afférents à cette mesure, mais souligne aussi qu'il n'était pas possible d'estimer ces coûts au moment de l'élaboration du projet de plan de performance. Dès lors, le projet de plan de performance ne contient aucune justification ni aucune information permettant à la Commission d'évaluer l'applicabilité du critère énoncé au point 1.4 d) ii) à l'égard de la mesure notifiée. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de Chypre.

(102) Sur la base des constatations figurant aux considérants (93) à (101), les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de Chypre devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

CONSTATATIONS CONCERNANT LA LETTONIE

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

(103) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Lettonie pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Lettonie	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

(104) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance lettone du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 3,3 % par an au cours de la PR3 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(105) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance lettone du coût unitaire fixé pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de - 0,4 % par an n'atteint pas 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.

(106) En ce qui concerne le critère prévu au 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 coût unitaire fixé de 23,61 EUR de la Lettonie en euros de 2017 est inférieure de 17,2 % à la valeur de référence moyenne de 28,51 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. La Commission relève que le coût unitaire fixé pour les services en route de la Lettonie pour l'année 2024 restera inférieur de 15 % à la moyenne du groupe comparatif.

(107) Par ailleurs, il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 a) et 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(108) La Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance de la Lettonie et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour la PR3 est d'environ 2 millions d'euros en euros de 2017, tandis qu'un écart correspondant par rapport à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 2 millions d'euros en euros de 2017.

(109) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la Lettonie expose, dans son projet de plan de performance, diverses mesures prises par le prestataire de services de navigation aérienne (LGS) en vue d'atteindre les objectifs locaux en matière de capacité.

(110) La Commission observe qu'après la mise en œuvre de mesures de réduction des coûts en 2020 et 2021, LGS entend augmenter ses coûts de personnel et d'amortissement lors des années restantes de la PR3 afin de tenir compte de la reprise du trafic prévue entre 2022 à 2024 et d'alléger la charge de travail accrue en raison des réacheminements autour de l'espace aérien de la Biélorussie.

(111) En ce qui concerne les mesures de renforcement des effectifs, le Conseil observe que LGS prévoit d'augmenter le nombre de contrôleurs de la circulation aérienne en route en fonction au cours de la PR3 à raison de neuf équivalents temps plein au cours de la période 2020-2021 et d'un équivalent temps plein au cours de la période 2022-2024. Il est reconnu que le PSNA a mis en place ce programme de formation des contrôleurs de la circulation aérienne avant la pandémie afin de tenir compte de la hausse du trafic prévue et d'éviter de futurs retards ATFM en route tels que ceux rencontrés au cours de la PR2.

(112) En ce qui concerne la politique de rémunération, la Commission observe qu'à partir de 2022, LGS prévoit de rétablir certaines de ses obligations envers les salariés, dont une augmentation du salaire brut de 8 % qui avait été convenue et temporairement suspendue pendant la crise. En outre, la Lettonie prévoit de devoir supporter des hausses salariales supplémentaires en raison d'une augmentation générale du salaire moyen dans le pays.

(113) En ce qui concerne les investissements prévus dans les actifs immobilisés, la Commission observe que LGS prévoit de reprendre divers projets d'investissement au cours de la PR3 en fonction de ses performances financières et sous réserve de la reprise effective du trafic. La Commission observe que les coûts d'amortissement des quatre «nouveaux investissements majeurs» et des «autres nouveaux investissements» signalés par LGS devraient augmenter considérablement en 2023. Toutefois, la contribution de ces investissements à la fourniture de capacité future n'est pas étayée dans le projet de plan de performance de la Lettonie.

(114) La Commission reconnaît que le recrutement de contrôleurs de la circulation aérienne supplémentaires et la reprise des investissements dans des actifs immobilisés susceptibles de renforcer la capacité pourraient justifier l'écart par rapport aux tendances du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union car ils visent à assurer la capacité nécessaire à long terme. Toutefois, la Commission n'a pas été en mesure d'établir, sur la base des informations fournies dans le projet de plan de performance de la Lettonie, la nécessité et la proportionnalité de l'augmentation signalée des salaires du personnel aux fins de la réalisation des objectifs de performance locaux en matière de capacité ni de confirmer que cette mesure pourrait être invoquée pour justifier un écart par rapport aux tendances du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union.

(115) En outre, la Commission a constaté, sur la base de l'analyse réalisée par l'organe d'évaluation des performances, que le coût du capital proposé par la Lettonie présente une anomalie au niveau du rendement des fonds propres prévu, lequel n'est pas établi à un niveau correspondant à l'exposition au risque financier du prestataire de services de navigation aérienne. Cela entraîne au cours de la PR3 un coût du capital qui est supérieur d'environ 1,5 million d'euros au risque financier encouru du fait du mécanisme de partage du risque lié au trafic. Cet excédent ne peut être justifié par la réalisation d'objectifs en matière de capacité.

(116) La Commission estime par conséquent que la Lettonie n'a pas démontré de manière adéquate que les écarts visés au considérant (108) pouvaient être exclusivement imputés à des coûts fixés supplémentaires associés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance locaux dans le domaine de performance clé de la capacité. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli au regard de la Lettonie.

(117) À l'égard du critère énoncé au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Lettonie n'a pas présenté dans le projet de plan de performance la moindre mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou à la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de la Lettonie.

(118) En outre, l'examen des facteurs et paramètres clés visés au point 2.1 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 sous-tendant les objectifs de performance proposés dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique a permis de formuler les constatations suivantes au sujet des valeurs de référence de 2014 et 2019 et des charges de retraite.

(119) Tout d'abord, la Commission observe qu'à partir de 2020, la Lettonie affecte à la région d'information de vol de Vilnius (la «RIV de Vilnius») une partie de son assiette des coûts correspondant au coût des services de gestion du trafic aérien et des services de communication, de navigation et de surveillance (CNS) fournis sur la liaison NINTA–ADAXA. Or, le projet de plan de performance de la Lettonie indique des valeurs de référence qui sont respectivement égales aux coûts réels de 2014 et 2019, sans déduction des coûts associés à la liaison NINTA–ADAXA. Sur la base de l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances, la Commission estime que les ajustements apportés au coût et au trafic de référence de la Lettonie pour 2014 et 2019 sont nécessaires pour rendre ces valeurs comparables aux coûts fixés pour la PR3 et pour permettre une évaluation précise des objectifs de la Lettonie en matière d'efficacité économique pour la PR3.

(120) Deuxièmement, sur la base de l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances, la Commission estime que la Lettonie devrait réévaluer ou mieux justifier les coûts fixés proposés pour les retraites car la proportion de ces coûts semble anormalement élevée par rapport à l'assiette des coûts globale.

(121) Sur la base des constatations figurant aux considérants (103) à (120), les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de la Lettonie devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

CONSTATATIONS CONCERNANT MALTE

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

(122) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par Malte pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de Malte	**Valeur de référence 2014**	**Valeur de référence 2019**	**2020 -2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

(123) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance maltaise du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 2,0 % par an au cours de la PR3 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(124) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance maltaise du coût unitaire fixé pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de + 1,6 % par an n'atteint pas 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.

(125) En ce qui concerne le critère prévu au 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 coût unitaire fixé de 22,98 EUR de Malte en euros de 2017 est inférieure de 19,7 % à la valeur de référence moyenne de 28,64 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. La Commission relève que le coût unitaire fixé pour les services en route de Malte pour 2024 restera inférieur de 22,1 % à la moyenne du groupe comparatif.

(126) Par ailleurs, il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 a) et 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(127) La Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance de Malte et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour la PR3 est d'environ 1 million d'euros en euros de 2017, tandis qu'un écart correspondant par rapport à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 5,8 millions d'euros en euros de 2017.

(128) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, Malte a présenté, dans son projet de plan de performance, diverses mesures et divers investissements relatifs à la réalisation des objectifs en matière de capacité.

(129) En particulier, la Commission observe que d'ici à 2024, MATSA prévoit d'embaucher quatre techniciens spécialisés responsables des dispositifs électroniques de sécurité de la circulation aérienne et cinq contrôleurs de la circulation aérienne. Toutefois, les nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne commenceront par une qualification en tour de contrôle («tower rating»); par conséquent, il est prévu dans un premier temps que les coûts de personnel correspondants soient principalement imputés aux services de navigation aérienne terminaux. La Commission constate également qu'à partir de 2023, MATSA prévoit d'augmenter les rémunérations du personnel à la suite d'un gel des salaires de deux ans convenu collectivement avec son personnel afin de réduire les coûts durant la pandémie.

(130) La Commission constate que MATSA prévoit d'augmenter d'autres coûts d'exploitations en vue d'améliorer les compétences du personnel et d'en assurer la formation afin d'atteindre la capacité requise à l'avenir. La Commission observe également que MATSA signale que l'augmentation des primes d'assurance et l'inflation sont d'autres facteurs clés expliquant l'augmentation des autres coûts d'exploitation.

(131) L'organe d'évaluation des performances signale que MATSA prévoit d'augmenter considérablement ses coûts d'amortissement au cours de la PR3. Toutefois, la Commission ne dispose d'aucun élément de preuve attestant que l'augmentation des coûts d'amortissement peut être justifiée par des mesures relatives à la capacité étant donné que le projet de plan de performance de Malte ne fournit aucune information sur la mesure dans laquelle les nouveaux investissements prévus pour la PR3 contribuent à renforcer la capacité.

(132) La Commission estime qu'une augmentation des effectifs du PSNA afin de tenir compte de la future capacité escomptée pourrait constituer un motif valable pour justifier un écart au titre du point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 en ce qui concerne Malte. Toutefois, en raison du caractère insuffisant des informations fournies dans le projet de plan de performance, la Commission n'a pas été en mesure d'établir si les augmentations signalées des salaires du personnel et les investissements prévus dans des actifs immobilisés étaient nécessaires et proportionnés à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité et s'ils pouvaient par conséquent être invoqués pour justifier un écart par rapport aux tendances du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union.

(133) La Commission estime par conséquent que Malte n'a pas démontré de manière adéquate que les écarts visés aux considérants (128) à (132) pouvaient être exclusivement imputés à des coûts fixés supplémentaires associés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance locaux dans le domaine de performance clé de la capacité. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli au regard de Malte.

(134) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que Malte n'a présenté dans ses projets de plans de performance aucune mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou à la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de Malte.

(135) Sur la base des constatations figurant aux considérants (122) à (134), les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de Malte devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

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

(136) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par Malte pour les services terminaux conformément au point 2.1. c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(137) Premièrement, en comparant la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la PR3 avec la tendance du coût unitaire fixé pour les services en route, la Commission a constaté que la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux de la zone tarifaire terminale de Malte de +4,3 % est supérieure à la tendance maltaise du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de +2,0 % au cours de la PR3.

(138) Deuxièmement, la Commission observe que l'objectif proposé pour la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la zone tarifaire terminale de Malte de + 4,3 % au cours de la PR3 est plus élevé que la tendance réelle du coût unitaire fixé pour les services terminaux de + 0,6 % observée au cours de la PR2.

(139) En conséquence, la Commission estime que Malte devrait justifier davantage ses objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux à la lumière des observations précitées, ou bien revoir à la baisse les objectifs proposés pour le coût unitaire fixé pour lesdits services au cours de la PR3.

CONSTATATIONS CONCERNANT LA ROUMANIE

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

(140) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Roumanie pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Roumanie	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

(141) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance roumaine du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 2,9 % par an au cours de la PR3 n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(142) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance roumaine du coût unitaire fixé pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de + 0,6 % par an n'atteint pas 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.

(143) Au sujet du critère prévu au point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Roumanie pour le coût unitaire fixé de 34,03 EUR en euros de 2017 est inférieure de 14,6 % à la valeur de référence moyenne de 39,84 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. La Commission relève que le coût unitaire fixé pour les services en route de Malte pour 2024 restera inférieur de 9,0 % à la moyenne du groupe comparatif.

(144) Par ailleurs, il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 a) et 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(145) La Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour la PR3 est d'environ 15 millions d'euros en euros de 2017, tandis qu'un écart correspondant par rapport à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 32 millions d'euros en euros de 2017.

(146) Pour ce qui est du critère établi au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission signale que la Roumanie mentionne dans son projet de plan de performance que des coûts fixés supplémentaires seront supportés au cours de la PR3 par le prestataire de services de navigation aérienne en route, à savoir ROMATSA, afin de mettre en œuvre des mesures visant à atteindre les objectifs locaux en matière de capacité. Les mesures invoquées par la Roumanie concernent principalement les coûts du personnel et de la formation, suivis des coûts d'investissement.

(147) La Commission observe que ROMATSA prévoit de devoir supporter des coûts de personnel et d'autres coûts d'exploitation supplémentaires en raison du recrutement et de la formation de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne en route. La Roumanie justifie le plan de recrutement et de formation proposé par la nécessité de pallier une grande vague de départs à la retraite qui devrait atteindre son point culminant au cours de la PR4. La Roumanie souligne que le plan de recrutement démarrera dès la PR3 compte tenu du fait qu'il faut compter entre trois et cinq ans pour former un contrôleur de la circulation aérienne dûment agréé. Toutefois, l'organe d'évaluation des performances a jugé que, compte tenu de leur niveau élevé, les coûts associés au plan de recrutement devraient être davantage étayés et justifiés. Sur la base de l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances, la Commission estime que ROMATSA devrait notamment fournir des explications supplémentaires sur la façon dont ont été calculés les coûts du personnel et de la formation pour chaque équivalent temps plein.

(148) En ce qui concerne les coûts d'investissement, la Commission observe que, dans son projet de plan de performance, la Roumanie évoque la nécessité de supporter des coûts d'amortissement et d'investissement supplémentaires afin de mettre en œuvre les projets suivants: la première phase de la première étape du système de gestion du trafic aérien (qui a démarré lors de la PR2 et est amortie à partir de 2020), la deuxième phase de la première étape du système de gestion du trafic aérien (qui a démarré lors de la PR2 et est amortie à partir de 2022), l'outil d'évaluation du trafic et de sa complexité, qui devrait être mis en œuvre en 2024, et le contrat de services de liaison de données (Datalink).

(149) En ce qui concerne les coûts du système de gestion du trafic aérien, l'organe d'évaluation des performances avait constaté dans son rapport de suivi concernant la PR2 que les dépenses en capital relatives à la deuxième phase de la première étape, prévue au cours de la PR2, n'avaient pas été réalisées sur l'ensemble de la période de référence et que le total des coûts d'investissement réels était nettement inférieur à celui fixé dans le plan de performance pour la PR2. Dans l'ensemble, l'organe d'évaluation des performances estime qu'au cours de la PR2, les usagers de l'espace aérien ont financé 32,5 millions d'euros pour des investissements qui ne se sont pas réalisés, et on ignore si ce montant leur sera remboursé. L'organe d'évaluation des performances a conclu que les coûts supplémentaires invoqués par la Roumanie comme étant un écart nécessaire à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route pour la PR3 ne sont donc pas fondés.

(150) Il est à noter que la Commission a constaté, sur la base de l'analyse réalisée par l'organe d'évaluation des performances, que le coût du capital proposé par la Roumanie n'a pas été fixé à un niveau correspondant au niveau de coût du capital efficient. Cela entraîne au cours de la PR3 un coût du capital qui est supérieur de 16 millions d'euros au risque financier encouru du fait du mécanisme de partage du risque lié au trafic. Cet excédent ne peut être justifié par la réalisation d'objectifs en matière de capacité.

(151) À la lumière des considérations exposées aux considérants (146) à (150) et compte tenu de l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances, la Commission conclut que le critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli au regard de la Roumanie.

(152) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Roumanie n'a présenté dans ses projets de plans de performance aucune mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou à la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de la Roumanie.

(153) Sur la base des constatations figurant aux considérants (140) à (152), les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de la Roumanie devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

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

(154) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par la Roumanie pour les services terminaux conformément au point 2.1. c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(155) Premièrement, en comparant la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la PR3 avec la tendance du coût unitaire fixé pour les services en route, la Commission a constaté que la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux de la zone tarifaire terminale de la Roumanie de +4,3 % est supérieure à la tendance roumaine du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de +2,9 % au cours de la PR3.

(156) Deuxièmement, la Commission observe que l'objectif proposé pour la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la zone tarifaire terminale de la Roumanie de + 4,3 % au cours de la PR3 est plus élevé que la tendance réelle du coût unitaire fixé pour les services terminaux de - 3,1 % observée au cours de la PR2.

(157) En conséquence, la Commission estime que la Roumanie devrait justifier davantage ses objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux à la lumière des observations précitées, ou bien revoir à la baisse les objectifs proposés pour le coût unitaire fixé pour lesdits services pour la PR3.

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

(158) En ce qui concerne les éléments à évaluer prévus au point 2.1 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que le mécanisme incitatif relatif à la capacité des terminaux proposé dans le projet de plan de performance de la Roumanie comprend un désavantage financier maximal se montant à 0,50 % des coûts fixés et un avantage financier maximal se montant à 0,50 % des coûts fixés.

(159) Au regard du mécanisme incitatif relatif aux terminaux, sur la base de conseils experts fournis par l'organe d'évaluation des performances, la Commission doute fortement que le désavantage financier maximal proposé, qui s'élève à 0,50 % des coûts fixés, ait une incidence significative sur les revenus exposés au risque, ainsi que l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(160) Par conséquent, la Roumanie devrait réviser son projet de mécanisme incitatif pour atteindre les objectifs en matière de capacité des terminaux de 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 devrait conduire, selon la Commission, à un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

CONSTATATIONS CONCERNANT LA SUÈDE

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

(161) Les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par la Suède pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de la Suède	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

(162) Pour ce qui est du critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance suédoise du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de + 0,2 % par an au cours de la PR3 dépasse le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.

(163) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance suédoise du coût unitaire fixé pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de + 1,0 % par an n'atteint pas 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.

(164) À l'égard du critère prévu au point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de la Suède pour le coût unitaire fixé de 58,87 EUR en euros de 2017 est supérieure de 31,6 % à la valeur de référence moyenne de 44,74 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. La Commission fait remarquer que cette différence se creuse encore au cours de la PR3, étant donné que le coût unitaire fixé pour les services en route de la Suède pour 2024 est supérieur de 41,8 % à la moyenne du groupe comparatif.

(165) Il y a lieu d'examiner si les écarts, observés ci-dessus, par rapport aux critères définis aux points 1.4 b) et 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 peuvent être jugés nécessaires et proportionnés aux fins du point 1.4 d) de ladite annexe.

(166) La Commission constate que la différence estimée par l'organe d'évaluation des performances entre les coûts fixés pour les services en route pour la PR3 indiqués dans le projet de plan de performance de la Suède et les coûts fixés qui seraient requis pour se conformer à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme se monte à quelque 43 millions d'euros en euros de 2017.

(167) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission constate que la Suède présente, dans son projet de plan de performance, diverses mesures relatives à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité.

(168) La Commission observe notamment que le principal prestataire de services de navigation aérienne en route, à savoir LFV, prévoit de former de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne pour pallier les départs à la retraite à venir au cours des dernières années de la PR3. Au cours de la PR3, la Suède prévoit une augmentation nette de 14 contrôleurs de la circulation aérienne équivalents temps plein au sein du centre de contrôle régional de Malmö et une augmentation nette de 14 contrôleurs de la circulation aérienne équivalents temps plein au sein du centre de contrôle régional de Stockholm. Toutefois, la Commission constate que la Suède n'a pas quantifié dans son projet de plan de performance l'incidence économique escomptée de ces mesures de renforcement des effectifs.

(169) La Commission observe que, outre les coûts de personnel, la Suède signale que le nouvel investissement le plus important de LVF est «l'expansion des services de tour de contrôle à distance» à Stockholm et dans quatre aéroports reliés (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Les coûts fixés pour l'«expansion des services de tour de contrôle à distance» représentent 11 % du total des coûts fixés des investissements pour l'ensemble de la PR3. La Commission souligne qu'en général, les tours de contrôle à distance sont des investissements qui assurent des services de circulation aérienne aux aéroports et qu'en principe ils devraient donc être principalement affectés aux services terminaux. Or, le projet de plan de performance de la Suède impute 75 % des coûts liés à l'«expansion des services de tour de contrôle à distance» aux services en route sans justifier la portée géographique ni la nature de ces services. La Commission observe également que les usagers de l'espace aérien ont remis en question le bien-fondé de cet investissement lors de consultations. La Commission estime que la Suède devrait réviser ou étayer davantage la justification économique et la répartition des coûts de cet investissement, et répondre aux préoccupations exprimées par les usagers de l'espace aérien.

(170) La Commission relève que les autres nouveaux investissements prévus par la Suède s'élèvent à 33 % du total des coûts déterminés des investissements au cours de la PR3. Le projet de plan de performance de la Suède fait mention d'autres nouveaux investissements qui concernent le remplacement et/ou la modernisation des systèmes de communication, des équipements radio, des aides à la navigation et des systèmes de secours et d'assistance destinés aux SNA. Toutefois, la Commission constate que le projet de plan de performance de la Suède ne fournit pas d'informations quant à la mesure dans laquelle chacun de ces autres nouveaux investissements contribuera à la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité.

(171) À la lumière des considérations exposées aux considérants (167) à (170), la Commission estime que la Suède n'a pas démontré de manière adéquate que l'écart visé au considérant (166) pouvait être exclusivement imputé à des coûts fixés supplémentaires associés à des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs de performance locaux en matière de capacité. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) i) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 n'est pas rempli au regard de la Suède.

(172) À l'égard du critère prévu au point 1.4 d) ii) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, il suffit de mentionner que la Suède n'a présenté dans ses projets de plans de performance aucune mesure de restructuration qui justifierait un écart par rapport à la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union ou à la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, le critère prévu au point 1.4 d) ii) n'est pas rempli au regard de la Suède.

(173) En outre, l'examen des facteurs et paramètres clés visés au point 2.1 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 sous-tendant les objectifs de performance proposés dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique a permis de formuler les constatations suivantes au sujet du coût de référence pour 2019, du coût du capital et des charges de retraite.

(174) La Commission observe que la Suède propose d'ajuster la valeur de référence de 2019 afin de tenir compte de l'intégration de trois nouveaux aéroports dans le système de redevance de route à partir de 2020. L'organe d'évaluation des performances souligne que cet ajustement concerne principalement l'aéroport des montagnes de Scandinavie où les services de contrôle de la circulation aérienne sont assurés par le PSNA SDATS. La Suède indique dans son projet de plan de performance que de nombreux aéroports suédois fournissent des services en route. La Suède indique qu'il est économiquement plus efficace de permettre aux aéroports de fournir des services en route et des services d'approche car les régions de contrôle terminales des aéroports suédois sont vastes et éloignées géographiquement.

(175) Il est précisé dans le projet de plan de performance de la Suède que l'intégration des trois nouveaux aéroports dans le système de redevance de route n'entraîne pas de transfert de responsabilités ni de coûts entre les PSNA déjà intégrés dans le système. L'organe d'évaluation des performances a constaté que cet ajustement n'est pas clairement expliqué dans le projet de plan de performance de la Suède.

(176) Sur la base de l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances, la Commission estime que la Suède devrait réévaluer les montants qu'elle propose de comptabiliser comme rendement des fonds propres dans le coût du capital de LFV. L'organe d'évaluation des performances estime qu'au cours de la PR3 le coût du capital déclaré dépasse de 1,3 million d'euros le niveau de coût du capital efficient. Plus précisément, la Commission et l'organe d'évaluation des performances observent que la fourchette de coût des fonds propres proposée par la Suède pour LFV, située entre 0,7 % et 1,9 %, est supérieure au coût des fonds propres autorisé par le gouvernement suédois pour LFV, à savoir 0,0 %. La Commission constate que le coût du capital proposé pour LFV comprend un rendement des fonds propres de plusieurs aéroports suédois fournissant des services en route. La Commission estime que la Suède devrait clarifier et justifier l'inclusion de ces aéroports dans tous les éléments de coûts de LFV, ou bien réviser sa proposition en conséquence.

(177) Sur la base de l'avis rendu par l'organe d'évaluation des performances, la Commission estime que la Suède devrait réévaluer les charges de retraite proposées. L'organe d'évaluation des performances a constaté que la part moyenne des charges de retraite de LFV au cours de la PR3 est nettement supérieure à la moyenne de l'Union. Il a également constaté que les cotisations associées au régime public de retraite sont comptabilisées dans les coûts de personnel en tant que charges sociales plutôt que dans les charges de retraite mentionnées séparément dans les tableaux de déclaration. L'organe d'évaluation des performances indique que des charges de retraite sont également comptabilisées dans le coût du capital puisque des créances en souffrance liées aux charges de retraite relatives à des périodes de référence antérieures sont prises en compte dans la base des actifs. L'organe d'évaluation des performances conclut que le manque de transparence dans les hypothèses concernant le régime à prestations prédéfinies pourrait poser un problème lors de la vérification des coûts exemptés pour la PR3. La Commission estime que la Suède devrait faire figurer les charges de retraite de manière transparente à la ligne prévue à cet effet dans les tableaux de déclaration.

(178) Sur la base des constatations figurant aux considérants (161) à (177), les objectifs proposés inclus dans le projet de plan de performance de la Suède devraient être jugés non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

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

(179) La Commission nourrit des inquiétudes quant aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique proposés par la Suède pour les services terminaux conformément au point 2.1. c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(180) Premièrement, en comparant la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la PR3 avec la tendance du coût unitaire fixé pour les services en route, la Commission a constaté que la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux de la zone tarifaire terminale de la Suède de +0,9 % est supérieure à la tendance suédoise du coût unitaire fixé pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de +0,2 % au cours de la PR3.

(181) Deuxièmement, la Commission observe que l'objectif proposé pour la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux pour la zone tarifaire terminale de la Suède de + 0,9 % au cours de la PR3 est plus élevé que la tendance réelle du coût unitaire fixé pour les services terminaux de - 5,8 % observée au cours de la PR2.

(182) Troisièmement, en comparant les objectifs nationaux proposés de la tendance du coût unitaire fixé pour les services terminaux avec la performance d'aéroports similaires pour la PR3, la Commission observe que le coût unitaire fixé pour l'aéroport de Stockholm-Arlanda est estimé être légèrement supérieur au coût unitaire fixé médian du groupe comparatif pertinent.

(183) En conséquence, la Commission estime que la Suède devrait justifier davantage ses objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux à la lumière des observations précitées, ou bien revoir à la baisse les objectifs proposés pour le coût unitaire fixé pour lesdits services pour la PR3.

CONCLUSION

(184) Sur la base de l'évaluation exposée aux considérants (21) à (183), la Commission a constaté que les projets de plans de performance au niveau national et 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 contiennent certains objectifs de performance non compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

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

(186) L'Allemagne, la Belgique, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas, qui avec la Suisse ont élaboré et présenté un projet de plan de performance pour la PR3 à l'échelle des blocs d'espace aérien fonctionnels, devraient présenter conjointement un projet de plan de performance révisé pour le FABEC en tenant compte des recommandations énoncées dans la présente décision.

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

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

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

(190) La Commission note que certains États membres ont fait part de leur intention d'inclure dans leur assiette de coûts pour la PR3 des éléments de coûts relatifs à la détection des drones dans les aéroports. Il n'a pas été possible d'établir précisément, sur la base des éléments fournis dans les projets de plans de performance, dans quelle mesure les États membres ont comptabilisé ces coûts fixés dans leur assiette des coûts pour la PR3 et, dans le cas où ces coûts ont été comptabilisés, dans quelle mesure ils se rapportent à la fourniture de services de navigation aérienne et pourraient par conséquent être jugés éligibles au système de performance et de tarification. Les services de la Commission ont adressé une demande d'informations ad hoc à tous les États membres afin de recueillir les renseignements utiles et, dans le cadre de la vérification de la conformité au taux unitaire, ils examineront plus avant les coûts signalés pour la détection des drones dans les aéroports. La présente décision ne préjuge pas des constatations et conclusions de la Commission quant aux coûts de détection des drones.

(191) En réponse à l'agression militaire russe contre l'Ukraine, qui a débuté le 24 février 2022, l'Union a adopté des mesures restrictives interdisant aux transporteurs aériens russes, à tout aéronef immatriculé en Russie et à tout aéronef non immatriculé en Russie 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 entraînent une réduction du trafic dans l'espace aérien au-dessus du territoire de l'Union. L'incidence à l'échelle de l'Union ne devrait toutefois pas être comparable à la réduction du trafic aérien entraînée par la pandémie de COVID-19 qui s'est amorcée en mars 2020. Par conséquent, il convient de maintenir les mesures et les processus en vigueur pour assurer la mise en œuvre du système de performance et de tarification au cours de la PR3. Lors de la révision de leurs objectifs de performance locaux dans le cadre des projets de plans de performance révisés, les États membres destinataires de la présente décision sont invités à tenir dûment compte des effets opérationnels et financiers des évolutions pertinentes du trafic,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les 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, dont la liste figure à l'annexe à la présente décision, sont incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence (la «PR3») prévus dans la décision d'exécution (UE) 2021/891.

Article 2

Chypre et la Grèce revoient à la baisse leurs objectifs proposés en matière de capacité en route, exprimés en minutes de retard moyen dans la gestion des courants de trafic aérien en route par vol.

Les États membres concernés remédient aux écarts observés entre les objectifs en matière de capacité proposés et les valeurs de référence correspondantes fixées dans le plan de réseau opérationnel de septembre 2021 pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 (PR3) afin de répondre à la demande de trafic prévue. Lorsque le plan de réseau opérationnel recommande des mesures spécifiques pour améliorer la performance en matière de capacité, il est tenu compte de ces mesures lors de la révision des objectifs de performance.

Article 3

La Belgique, la Grèce, Chypre, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, la Roumanie et la Suède revoient à la baisse les objectifs en matière d'efficacité économique proposés pour leurs zones tarifaires de route, exprimés en coût unitaire fixé.

Lors de la révision des objectifs en matière d'efficacité économique qu'ils ont proposés, tous les États membres concernés:

a) veillent à ce que les objectifs révisés en matière d'efficacité économique soient compatibles tant avec la tendance du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union qu'avec la tendance du coût unitaire fixé à long terme à l'échelle de l'Union;

b) réduisent en conséquence le niveau des coûts fixés, à tout le moins pour l'année civile 2024;

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

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

Lorsqu'un État membre invoque dans son projet de plan de performance révisé le point 1.4 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317 pour justifier un écart, il veille à ce que cet écart soit étayé par des informations et des justifications adéquates.

Article 4

Le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne, la République hellénique, la République française, la République de Chypre, la République de Lettonie, le Grand-Duché de Luxembourg, la République de Malte, le Royaume des Pays-Bas, la Roumanie et le Royaume de Suède sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 13 avril 2022.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance contenus dans les plans au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés conformément au règlement (CE) nº 549/2004 jugés incompatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence

1. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DU FABEC

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de la Belgique et du Luxembourg	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

2. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA GRÈCE

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien en route en minutes par vol

	2021	2022	2023	2024
Objectifs en matière de capacité en route proposés par la Grèce	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Valeurs de référence pour la Grèce	0,10	0,14	0,15	0,15

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de la Grèce	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

3. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE CHYPRE

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien en route en minutes par vol

	2021	2022	2023	2024
Objectifs en matière de capacité en route proposés par Chypre	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Valeurs de référence pour Chypre	0,10	0,16	0,15	0,15

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de Chypre	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

4. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA LETTONIE

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de la Lettonie	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

5. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE MALTE

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de Malte	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

6. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA ROUMANIE

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de la Roumanie	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PROJET DE PLAN DE PERFORMANCE DE LA SUÈDE

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de la Suède	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route proposés, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels aux prix de 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR