Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1057

28.5.2025

DÉCISION (UE) 2025/1057 DE LA COMMISSION

du 19 mai 2025

concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par l'Autriche conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen

[notifiée sous le numéro C(2025) 3006]

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c),

vu le règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen ([2]), et notamment son article 58, paragraphe 3,

vu le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) nº 390/2013 et (UE) nº 391/2013 ([3]), et notamment son article 14, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) nº 549/2004, les États membres sont tenus d'établir des plans, soit au niveau national, soit au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, comprenant des objectifs de performance, pour chaque période de référence du système de performance et de tarification pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces plans doivent inclure des objectifs de performance locaux compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la période de référence concernée.

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

(3) Tous les États membres ont élaboré et adopté des projets de plans de performance pour la PR4, qui ont été soumis à la Commission pour évaluation au plus tard le 1er octobre 2024. 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 15 novembre 2024 au plus tard.

(4) L'évaluation de la Commission exposée dans la présente décision se fonde sur le projet de plan de performance pour la PR4 mis à jour soumis par l'Autriche (ci-après le «projet de plan de performance»).

(5) L'organe d'évaluation des performances (ci-après l'«OEP»), qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance, a présenté à la Commission un rapport contenant son avis sur l'évaluation des projets de plans de performance.

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) JO L 56 du 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Décision d'exécution (UE) 2024/1688 de la Commission du 12 juin 2024 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence débutant le 1er janvier 2025 et s'achevant le 31 décembre 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(6) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs de performance locaux figurant dans le projet de plan de performance sur la base des critères prévus à l'annexe IV, point 1, dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales, le cas échéant.

(7) La Commission a complété son évaluation en révisant le projet de plan de performance au regard des éléments précisés à l'annexe IV, point 2, dudit règlement d'exécution. En ce qui concerne l'annexe IV, point 2.1, d), vii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission signale qu'elle n'a pas procédé, dans le cadre de cette révision, à une analyse détaillée de la méthode utilisée par l'Autriche pour la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux au cours de la PR4. Elle n'a donc tiré aucune conclusion, à ce stade, en ce qui concerne la conformité de cette méthode de répartition des coûts avec l'article 15, paragraphe 2, points e) et f), du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil [5] et avec l'article 22, paragraphe 5, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Évaluation des objectifs de sécurité

(8) En ce qui concerne le domaine de performance clé de la sécurité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance a été évaluée conformément au point 1.1 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(9) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par l'Autriche en ce qui concerne l'efficacité de la gestion de la sécurité, ventilés par objectif en matière de gestion de la sécurité et exprimés en termes de niveau de réalisation, sont les suivants:

Autriche	**Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'AESA**					
Prestataire de services de navigation aérienne	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Austro Control	Politique et objectifs de sécurité	B	B	B	B	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	B	B	B	C	**D**
	Assurance de la sécurité	B	B	B	B	**C**
	Promotion de la sécurité	B	B	B	B	**C**
	Culture de la sécurité	B	B	B	B	**C**

(10) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par l'Autriche pour le prestataire de services de navigation aérienne «Austro Control» sont égaux aux objectifs de sécurité à l'échelle de l'Union pour l'année civile 2029.

(11) La Commission note que le projet de plan de performance définit des mesures pour Austro Control en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, telles que l'application d'une approche intégrée de la gestion des risques de sécurité, le renforcement de la coopération transfrontalière en matière de sécurité, la gestion du risque de fatigue et la promotion de la formation et de la sensibilisation afin de favoriser la culture de la sécurité.

[5] Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Comme indiqué aux considérants 9 et 10, les objectifs de performance locaux en matière de sécurité pour 2029 figurant dans le projet de plan de performance sont conformes aux objectifs correspondants à l'échelle de l'Union fixés dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688. Ces objectifs de performance locaux en matière de sécurité devraient dès lors être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

(13) Toutefois, les objectifs intermédiaires pour les années 2025 à 2028 pour tous les objectifs de gestion de la sécurité sont considérés comme anormalement bas et insuffisants pour garantir la réalisation ultérieure des objectifs pour 2029. En outre, des objectifs intermédiaires aussi faibles ne sont pas justifiés au regard des performances réelles d'Austro Control au cours de la PR3 et des mesures visées au considérant 11 qui sont destinées à atteindre les objectifs en matière de sécurité pour la PR4.

(14) Par conséquent, l'Autriche devrait tenir compte, dans son plan de performance final à adopter conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, des constatations énoncées au considérant 13 en améliorant les niveaux ciblés de gestion de la sécurité pour les années 2025 à 2028.

Évaluation des objectifs en matière d'environnement

(15) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance 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 en matière d'environnement proposés par l'Autriche ont été comparés aux valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route pertinentes fixées dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen (ci-après l'«ERNIP»), établi conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([6]) et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

(16) Les objectifs de performance en matière d'environnement proposés par l'Autriche pour la PR4 et les valeurs de référence nationales correspondantes provenant de l'ERNIP, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

Autriche	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**
Valeurs de référence	2,09 %	2,07 %	2,05 %	2,03 %	2,01 %

(17) La Commission observe que les objectifs en matière d'environnement proposés par l'Autriche sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(18) La Commission note que l'Autriche a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement, qui comprennent la mise en œuvre d'un espace aérien en cheminement libre transfrontière avec la République tchèque, la Hongrie et la Slovaquie, ainsi qu'une initiative visant à encourager les usagers de l'espace aérien à adhérer aux plans de vol qu'ils ont déposés.

(19) Sur la base des constatations figurant aux considérants 16, 17 et 18, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement inclus dans le projet de plan de performance de l'Autriche devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission du 24 janvier 2019 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et abrogeant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

Évaluation des objectifs en matière de capacité

(20) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance relatifs 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 à l'annexe IV, point 1.3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs en matière de capacité proposés par l'Autriche ont été comparés aux valeurs de référence fixées dans le plan de réseau opérationnel établi conformément à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123 et disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, c'est-à-dire le 2 juillet 2024.

(21) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par l'Autriche pour la PR4, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel, sont les suivants:

Autriche	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valeurs de référence	0,28	0,23	0,19	0,16	0,16

(22) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par l'Autriche sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de la PR4.

(23) La Commission observe que l'Autriche a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures pour la réalisation de ses objectifs en matière de capacité en route. Parmi ces mesures figure, premièrement, le recrutement de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne («ATCO»), permettant une augmentation du nombre d'ATCO équivalents temps plein en service au centre de contrôle régional. Deuxièmement, ces mesures comprennent la mise en œuvre d'un nouveau système de gestion du trafic aérien, la restructuration de l'espace aérien, la formation et l'affectation flexible du personnel, ainsi que le déménagement du centre de contrôle régional de Vienne.

(24) Sur la base des constatations figurant aux considérants 21, 22 et 23, les objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité inclus dans le projet de plan de performance de l'Autriche devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

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

(25) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance par la révision des objectifs de performance en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux fixés pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs suscitaient des préoccupations.

(26) Lorsqu'elle a ventilé les objectifs de capacité pour les services terminaux au niveau des aéroports, la Commission a constaté que les objectifs proposés en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 aboutissent à un niveau de retard ATFM par vol pour l'aéroport de Vienne nettement moins bon que le niveau de performance d'aéroports similaires enregistré par l'OEP.

(27) Par conséquent, la Commission considère que, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, l'Autriche devrait justifier davantage les objectifs en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 à la lumière des observations faites au considérant 26, ou revoir à la baisse ces objectifs.

Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique

(28) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs figurant dans le projet de plan de performance relatifs au coût unitaire fixé («DUC») pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères énoncés à l'annexe IV, points 1.4, a), b) et c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du DUC au cours de la PR4, la tendance du DUC à long terme au cours de la PR3 et de la PR4 (2020-2029), ainsi que la valeur de référence pour le DUC 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.

(29) Les objectifs en matière d'efficacité économique des services en route proposés par l'Autriche pour la PR4, ainsi que les valeurs de référence correspondantes, sont les suivants:

Zone tarifaire de route de l'Autriche	Valeur de référence 2019	Valeur de référence 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**

(30) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance autrichienne du DUC au niveau de la zone tarifaire, de - 0,4 % au cours de la PR4, est moins bonne que la tendance à l'échelle de l'Union, de - 1,2 % au cours de la même période.

(31) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance autrichienne du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de - 3,4 % au cours de la PR3 et de la PR4, est meilleure que la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de - 1,0 % au cours de la même période.

(32) En ce qui concerne le critère d'évaluation fixé à l'annexe IV, point 1.4, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence de l'Autriche pour le DUC, de 53,66 EUR en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»), est inférieure de 51,7 % à la valeur de référence moyenne de 110,99 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7 de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(33) Il est clair que la tendance autrichienne du DUC à long terme au cours de la PR3 et de la PR4 est sensiblement meilleure que la tendance correspondante à l'échelle de l'Union et que la valeur de référence de l'Autriche pour 2024 est bien inférieure à la moyenne du groupe comparatif. En outre, l'Autriche affiche une réduction du DUC au cours de la PR4. Par conséquent, la Commission considère que l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union pour la RP4, visé au considérant 30, n'empêche pas que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique de l'Autriche soient compatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.

(34) Sur la base des constatations figurant aux considérants 28 à 33, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique figurant dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4.

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

(35) Conformément à l'annexe IV, point 2.1, c), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance par la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux fixés pour les aéroports visés à l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que ces objectifs ne suscitaient pas de préoccupations.

Révision des mécanismes incitatifs relatifs à la capacité en route et pour les services terminaux

(36) Conformément au point 2.1, f), de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a complété son évaluation du projet de plan de performance par une révision des mécanismes incitatifs visés à l'article 11 dudit règlement d'exécution. Il a été constaté que les mécanismes incitatifs mis en place par l'Autriche pour soutenir la réalisation des objectifs en matière de capacité en route et des services terminaux au cours de la PR4 suscitaient des inquiétudes.

(37) La Commission constate que tant le mécanisme incitatif relatif à la capacité en route que le mécanisme incitatif relatif à la capacité pour les services terminaux, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance, comprennent un désavantage financier maximal ne représentant que 0,50 % des coûts fixés. Compte tenu des conseils spécialisés de l'OEP, la Commission considère que les désavantages financiers maximaux découlant des mécanismes incitatifs présentés par l'Autriche ne sont pas conformes à l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, qui exige que ces mécanismes incitatifs aient «une incidence significative sur les revenus exposés au risque».

(38) Par conséquent, l'Autriche devrait, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, réviser ses mécanismes incitatifs en vue d'atteindre les objectifs de capacité en route et pour les services terminaux, de manière que le désavantage financier maximal découlant de ces mécanismes incitatifs soit fixé à un niveau ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige expressément l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Selon la Commission, cette révision devrait entraîner un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés annuels.

CONCLUSION

(39) À la lumière de ce qui précède, les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de l'Autriche devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par l'Autriche pour la quatrième période de référence («PR4») et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4 définis dans la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

Article 2

La République d'Autriche est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 19 mai 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de l'Autriche, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA SÉCURITÉ

Autriche	**Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité**, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)					
Prestataire de services de navigation aérienne	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	2025	2026	2027	2028	2029
Austro Control	Politique et objectifs de sécurité	B	B	B	B	C
	Gestion des risques pour la sécurité	B	B	B	C	D
	Assurance de la sécurité	B	B	B	B	C
	Promotion de la sécurité	B	B	B	B	C
	Culture de la sécurité	B	B	B	B	C

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Autriche	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	**2,09 %**	**2,07 %**	**2,05 %**	**2,03 %**	**2,01 %**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Autriche	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité, exprimés en minutes de retard ATFM en route par vol	**0,28**	**0,23**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de l'Autriche	**Valeur de référence 2019**	**Valeur de référence 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Objectifs et valeurs de référence dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, exprimés en coût unitaire fixé (en termes réels aux prix de 2022)	**72,18 EUR**	**53,66 EUR**	**54,40 EUR**	**53,61 EUR**	**53,32 EUR**	**53,65 EUR**	**52,63 EUR**