DÉCISION (UE) 2022/766 DE LA COMMISSION

du 13 avril 2022

concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par l'Irlande en application du 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

[notifiée sous le numéro C(2022) 2287]

(Les textes en langues anglaise et irlandaise 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 (le «règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point c), premier alinéa,

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 ([2]), et notamment son article 14, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

(1) En application de 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, en application de l'article 10 du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les États membres fixent, 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 établis par les États membres sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, à l'aide des critères d'évaluation définis à l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(2) La pandémie de COVID-19 a eu, depuis le premier trimestre de l'année civile 2020, des répercussions considérables sur le secteur du transport aérien et a fortement réduit les volumes de trafic aérien par rapport aux niveaux d'avant la pandémie, en raison des mesures prises par les États membres et les pays tiers pour contenir la pandémie.

(3) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3») ont été initialement fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission ([3]). Étant donné que ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union et les projets de plans de performance pour 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.

([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]) 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) 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 (UE) 2021/891 ([5]) fixant des objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3.

(5) La Commission relève que les prévisions de trafic de base d'octobre 2021 du service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR») prévoient que le trafic aérien à l'échelle de l'Union atteindra ses niveaux d'avant la pandémie dans le courant de 2023 et dépassera ces niveaux en 2024. Toutefois, le niveau d'incertitude concernant l'évolution du trafic reste particulièrement élevé en raison des risques liés à l'évolution de la situation épidémiologique de la COVID-19. La Commission note également que la reprise du trafic devrait être inégale d'un État membre à l'autre.

(6) Tous les États membres ont élaboré et adopté des projets de plans de performance contenant des objectifs de performance locaux révisés pour la PR3, qui ont été soumis à la Commission pour évaluation 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 exposée dans la présente décision se fonde sur le projet de plan de performance mis à jour soumis par l'Irlande.

(7) L'organe d'évaluation des performances, qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance en application de 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 pour la PR3.

(8) Conformément à l'article 14, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs de performance locaux proposés par l'Irlande 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 le projet de plan de performance au regard des éléments précisés au point 2 de l'annexe IV dudit règlement d'exécution.

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Évaluation des projets d'objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité

(9) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la sécurité, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs présentés par l'Irlande 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.

(10) Les projets d'objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par l'Irlande 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:

([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).

Irlande	**Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'AESA**				
Prestataire de services de navigation aérienne concerné	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D	D	**D**
	Assurance de la sécurité	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	C	C	C	**C**

(11) La Commission a constaté que les projets d'objectifs de sécurité proposés par l'Irlande pour le prestataire de services de navigation aérienne (IAA) sont égaux aux objectifs de sécurité à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de 2021 à 2024.

(12) La Commission note que le projet de plan de performance présenté par l'Irlande fait référence aux mesures prévues par l'IAA dans le plan d'entreprise pour la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité. Ces mesures comprennent la mise en œuvre des exigences énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission ([6]) ainsi que des investissements liés à la sécurité. L'autorité nationale de surveillance (NSA) déclare qu'elle continuera à examiner chaque année les résultats du questionnaire de gestion de la sécurité et qu'elle imposera des mesures correctives dans tous les domaines de non-conformité afin d'atteindre les objectifs de sécurité locaux.

(13) Sur la base des constatations figurant aux considérants 11 et 12, et compte tenu du fait que les objectifs de performance en matière de sécurité à l'échelle de l'Union fixés dans la décision d'exécution (UE) 2021/891 doivent être atteints pour la dernière année de la PR3, à savoir 2024, les objectifs proposés figurant dans le projet de plan de performance de l'Irlande devraient être jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité.

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

(14) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs présentés par l'Irlande 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 figurant dans le projet de plan de performance de l'Irlande 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 (ERNIP) disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3, c'est-à-dire le 2 juin 2021. 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 titre du point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(15) 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, qui était initialement fixé dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891, étant donné que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustements rétroactifs. En conséquence, il n'a pas été demandé aux États membres de réviser, dans les projets de plans de performance présentés au plus tard le 1er octobre 2021, leurs objectifs de performance locaux pour l'année civile 2020 dans le domaine de performance clé de l'environnement. Dès lors, la compatibilité des objectifs de performance environnementale au niveau local avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union devrait être évaluée pour les années civiles 2021, 2022, 2023 et 2024.

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) no 482/2008, les règlements d'exécution (UE) no 1034/2011, (UE) no 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) no 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

(16) Les projets d'objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement proposés par l'Irlande et les valeurs de référence nationales correspondantes pour la PR3 provenant de l'ERNIP (plan d'amélioration du réseau de routes européen), exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

	2021	2022	2023	2024
Projets d'objectifs en matière d'environnement pour les services en route de l'Irlande, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Valeurs de référence pour l'Irlande	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) La Commission observe que les projets d'objectifs en matière d'environnement proposés par l'Irlande sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de 2021 à 2024.

(18) Pour ce qui est du point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission note que l'Irlande a présenté, dans le projet de plan de performance, plusieurs mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement, comprenant la réorganisation de la région d'information de vol de (FIR) de Shannon et la mise en œuvre d'un plan de transition pour la navigation fondée sur les performances (PBN).

(19) En outre, la Commission observe que l'Irlande a déjà mis en place un espace aérien en cheminement libre (FRA) dans les espaces aériens supérieur et inférieur.

(20) Sur la base des constatations figurant aux considérants 17 à 19, les projets d'objectifs inclus dans le projet de plan de performance de l'Irlande devraient être jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement.

Évaluation des projets d'objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité

(21) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs présentés par l'Irlande 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 figurant dans le projet de plan de performance de l'Irlande ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3, c'est-à-dire le 2 juin 2021. 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 au titre du point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(22) 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, qui était initialement fixé dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891, étant donné que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustements rétroactifs. En conséquence, il n'a pas été demandé aux États membres de réviser, dans les projets de plans de performance présentés au plus tard le 1er octobre 2021, leurs objectifs de performance locaux pour l'année civile 2020 dans le domaine de performance clé de la capacité. Dès lors, la compatibilité des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union devrait être évaluée pour les années civiles 2021, 2022, 2023 et 2024.

(23) Les projets d'objectifs en matière de capacité en route proposés par l'Irlande pour la PR3, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel sont les suivants:

	2021	2022	2023	2024
Projets d'objectifs en matière de capacité en route de l'Irlande, en minutes de retard ATFM par vol	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Valeurs de référence pour l'Irlande	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) La Commission observe que les projets d'objectifs en matière de capacité proposés par l'Irlande sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année civile de 2021 à 2024.

(25) Pour ce qui est du point 2.1 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission note que l'Irlande a présenté, dans le projet de plan de performance, une série de mesures en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route. Ces mesures comprennent une sectorisation souple de l'espace aérien, des qualifications multiples pour les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), un centre en route d'intervention pour le centre de contrôle régional de Shannon (ACC) et des projets axés sur le renforcement des capacités sectorielles.

(26) Sur la base des constatations figurant aux considérants 24 et 25, les projets d'objectifs inclus dans le projet de plan de performance de l'Irlande devraient être jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité.

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

(27) En ce qui concerne 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 des projets d'objectifs en matière de capacité en route par l'examen des projets d'objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Il a été considéré que ces projets d'objectifs suscitaient des préoccupations en ce qui concerne l'Irlande.

(28) La Commission a constaté que les objectifs proposés pour la PR3 en ce qui concerne le retard ATFM moyen à l'arrivée, compris entre 0,25 et 0,20 minute par vol pour les années civiles 2021 à 2024, sont nettement supérieurs à la performance relative au retard ATFM atteinte pour toutes les années civiles de la deuxième période de référence (ci-après la «PR2»), sauf une, avec un retard ATFM moyen à l'arrivée par vol d'environ 0,15 minute observé au cours de cette période.

(29) 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'Irlande devrait justifier davantage les objectifs en matière de capacité des terminaux à la lumière des observations formulées ci-dessus, ou revoir à la baisse les projets d'objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux.

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

(30) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'efficacité économique, la compatibilité des objectifs présentés par l'Irlande au sujet du coût unitaire fixé («DUC») pour les services de navigation aérienne en route a été évaluée sur la base des critères énoncés aux points 1.4 a), b) et c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces critères sont la tendance du DUC au cours de la PR3, la tendance du DUC à long terme au cours de la PR2 et de la PR3 (2015-2024), 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.

(31) 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 facteurs et paramètres clés sous-tendant ces objectifs, comme prévu au point 2.1 d) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(32) Les projets d'objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par l'Irlande pour la PR3 sont les suivants:

Zone tarifaire de route de l'Irlande	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Projets d'objectifs d'efficacité économique des services en route, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**

(33) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance irlandaise du DUC pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de -0,4 % par an au cours de la PR3 dépasse la tendance à l'échelle de l'Union de +1,0 % au cours de la même période.

(34) 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 irlandaise du DUC pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la PR2 et de la PR3 de -0,7 % par an est inférieure à la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de -1,3 % au cours de la même période.

(35) En ce qui concerne le critère fixé 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 l'Irlande pour le DUC de 25,03 EUR en termes réels en prix de 2017 («euros de 2017») est inférieure de 52,9 % à la valeur de référence moyenne de 53,20 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent. La Commission relève que le coût unitaire fixé pour les services en route de l'Irlande pour 2024 continuera à être inférieur de 51,1 % à la moyenne du groupe comparatif.

(36) Comme indiqué au considérant 33, il est clair que la tendance du DUC de l'Irlande au cours de la PR3 dépasse, dans une large mesure, la tendance correspondante à l'échelle de l'Union. En outre, le DUC de l'Irlande en 2024 est inférieur aux valeurs de référence pour 2014 et 2019, ce qui témoigne de la réalisation de gains effectifs d'efficacité économique tant à moyen qu'à long terme. Enfin, en ce qui concerne le considérant 35, l'Irlande a réalisé une performance élevée en matière d'efficacité économique en ce qui concerne le niveau du DUC, étant donné que la valeur de référence pour 2019 et le DUC pour 2024 de l'Irlande sont tous deux nettement inférieurs (de plus de 50 %) aux valeurs moyennes correspondantes du groupe comparatif. Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission considère que l'écart observé par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union observée au considérant 34 n'empêche pas d'établir la compatibilité avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union en ce qui concerne l'Irlande.

(37) Sur la base des constatations figurant aux considérants 33 à 36, les projets d'objectifs inclus dans le projet de plan de performance de l'Irlande devraient être jugés 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

(38) En ce qui concerne les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1er, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation des projets d'objectifs d'efficacité économique des services en route par l'examen des projets d'objectifs d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces projets d'objectifs n'ont pas suscité d'inquiétudes dans le cas de l'Irlande.

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

(39) Conformément au point 2.1 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, en ce qui concerne l'évaluation des projets d'objectifs en matière de capacité, la Commission a complété son évaluation par un examen 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 énoncées à l'article 11, paragraphes 1 et 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Il a été considéré que les projets de mécanismes incitatifs contenus dans le projet de plan de performance de l'Irlande suscitaient des inquiétudes.

(40) 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 l'Irlande comprennent un désavantage financier maximal se montant à 0,50 % des coûts fixés, et un avantage financier maximal se montant à 0,0 % des coûts fixés.

(41) Au regard de ces mécanismes incitatifs, la Commission, sur la base de conseils experts fournis par l'organe d'évaluation des performances, doute fortement que les désavantages financiers maximaux proposés, qui s'élèvent à 0,50 % des coûts fixés, 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.

(42) Par conséquent, l'Irlande devrait réviser, dans le cadre de l'adoption de son plan de performance final conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, ses 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 selon la Commission devrait entraîner un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

CONCLUSIONS

(43) Sur la base de l'évaluation exposée aux considérants 9 à 42, la Commission a constaté que les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance présenté par l'Irlande sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

(44) La Commission note que certains États membres ont fait part de leur intention d'inclure des éléments de coûts relatifs à la détection de drones dans les aéroports dans leurs assiettes de coûts de la PR3. Il n'a pas été possible d'établir avec précision, sur la base des éléments contenus dans les projets de plans de performance, dans quelle mesure les États membres ont inclus ces coûts fixés dans leurs assiettes de coûts de la PR3 et, lorsque de tels coûts ont été inclus, dans quelle mesure ils sont engagés dans le cadre de la fourniture de services de navigation aérienne et pourraient donc être considérés comme éligibles au titre du système de performance et de tarification. Les services de la Commission ont envoyé une demande d'informations ad hoc à tous les États membres afin de recueillir des informations pertinentes et examineront plus en détail les coûts déclarés de détection des drones dans les aéroports dans le cadre de la vérification de la conformité au taux unitaire. La présente décision est sans préjudice des constatations et des conclusions de la Commission au sujet des coûts de détection des drones.

(45) En réponse à l'agression militaire de la Russie 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 qui est détenu, affrété ou contrôlé d'une autre manière par une personne physique ou morale, une entité ou un organisme russe, d'atterrir sur le territoire de l'Union, d'en décoller ou de le survoler. Ces mesures entraînent une réduction du trafic aérien 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 qui a résulté de la pandémie de COVID-19 en mars 2020. Par conséquent, il convient de maintenir les mesures et processus existants pour la mise en œuvre du système de performance et de tarification durant la PR3,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par l'Irlande, en application du règlement (CE) n° 549/2004, et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence définis dans la décision d'exécution (UE) 2021/891.

Article 2

L'Irlande est destinataire 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 le projet de plan de performance présenté par l'Irlande en application du règlement (CE) nº 549/2004, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA SÉCURITÉ

Efficacité de la gestion de la sécurité

Irlande	**Objectifs relatifs à l'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'AESA**				
Prestataire de services de navigation aérienne concerné	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D	D	**D**
	Assurance de la sécurité	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	C	C	C	**C**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Projets d'objectifs en matière d'environnement pour les services en route de l'Irlande, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Valeurs de référence pour l'Irlande	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Retard ATFM moyen en route en minutes par vol

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Projets d'objectifs en matière de capacité en route de l'Irlande, en minutes de retard ATFM par vol	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Valeurs de référence pour l'Irlande	0,01	0,03	0,03	0,03

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de l'Irlande	**Valeur de référence 2014**	**Valeur de référence 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Projets d'objectifs d'efficacité économique des services en route, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**