DÉCISIONS

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

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

LA COMMISSION 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 a),

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission ([2]) établit les règles et procédures détaillées pour la mise en œuvre du système de performance et de tarification et prévoit que la troisième période de référence (ci-après «PR3») du système de performance et de tarification couvre les années civiles 2020 à 2024 incluse.

(2) L'apparition de la pandémie de COVID-19 a entraîné, depuis le premier trimestre de l'année civile 2020, une baisse significative du trafic aérien, en raison des mesures prises par les États membres et les pays tiers pour contenir la pandémie. Alors que le transport aérien reste, depuis lors, fortement touché par la crise de la COVID-19, le secteur devrait se redresser progressivement au cours de la PR3. Une grande incertitude subsiste cependant quant au rythme et à l'intensité de la reprise, qui dépendent de l'évolution de la situation sanitaire et économique dans l'Union et dans le reste du monde.

(3) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission ([3]). Étant donné que les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et les projets de plans de performance adoptés 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]).

(5) Conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2020/1627, la Commission est tenue d'adopter des objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3 au plus tard le 1er mai 2021. En vertu de l'article 9, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission doit réviser, outre les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, les valeurs suivantes: la «valeur de référence pour les coûts fixés» à l'échelle de l'Union, la «valeur de référence pour le coût unitaire fixé» à l'échelle de l'Union, les seuils d'alerte au-delà desquels les États membres peuvent demander une révision des objectifs de performance figurant dans les plans de performance, ainsi que les groupes comparatifs des prestataires de services de navigation aérienne bénéficiant d'un environnement opérationnel et économique similaire.

(6) Les objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3, définis dans la présente décision, tiennent compte des contributions de l'organe d'évaluation des performances («OEP»), du gestionnaire de réseau, de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne («AESA») et des autorités nationales de surveillance, ainsi que des conclusions des consultations avec les parties intéressées.

([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]) 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).

(7) Les objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3 figurant dans la présente décision reposent sur des données couvrant les États membres, la Norvège et la Suisse.

(8) Les hypothèses de trafic sur lesquelles repose la présente décision sont exprimées en termes de mouvements soumis aux règles de vol aux instruments («IFR») et en unités de services basées sur les prévisions de trafic en route du STATFOR d'Eurocontrol du 4 novembre 2020. En raison d'un changement de terminologie du côté du STATFOR, le scénario intermédiaire ou «scénario 2» est considéré comme la «prévision de base du service STATFOR» au sens de l'article 9, paragraphe 3, point b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Cette prévision de trafic en route correspond à 4 455 611 mouvements IFR et 52 594 913 unités de services pour 2020, 5 153 494 mouvements IFR et 57 373 113 unités de services pour 2021, 7 303 402 mouvements IFR et 86 656 273 unités de services pour 2022, 8 326 704 mouvements IFR et 101 925 348 unités de services pour 2023 et 9 326 147 mouvements IFR et 116 358 421 unités de services pour 2024.

(9) La fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union devrait tenir compte de considérations économiques, environnementales, opérationnelles et de considérations liées à la sécurité, ainsi que des interdépendances ou des compromis entre les domaines de performance clés. Ainsi, les objectifs de performance dans les domaines de performance clés de l'efficacité économique et de la capacité devraient tenir compte du rapport entre les coûts requis pour fournir des capacités supplémentaires et les améliorations que ces coûts peuvent apporter. Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement devraient intégrer le fait que les mesures opérationnelles de gestion du trafic aérien («ATM») visant à réduire la consommation de carburant et, partant, à réduire les émissions, ne peuvent pas toujours être mises en œuvre dans la pratique. Cela résulte de restrictions d'exploitation liées, notamment, aux distances permettant une séparation sûre des aéronefs et à la capacité ATM disponible. Enfin, les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité devraient tenir compte du fait que la sécurité de la fourniture de services de navigation aérienne est un objectif primordial et qu'elle devrait être pleinement intégrée dans la planification des activités des prestataires de services de navigation aérienne.

(10) En ce qui concerne le domaine de performance clé de la sécurité, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 quant au niveau d'efficacité en matière de gestion de la sécurité que les prestataires de services de navigation aérienne doivent atteindre au cours de la dernière année de la PR3, à savoir 2024. Ces objectifs devraient être maintenus. La diminution considérable du trafic aérien causée par la crise de la COVID-19 ainsi que la forte volatilité à court terme du nombre de vols qui en résulte ne devraient pas entraîner de détérioration des performances en matière de sécurité. Les améliorations prévues en matière d'efficacité de la gestion de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne devraient se poursuivre pendant la PR3.

(11) La révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans les domaines de performance clés de l'environnement et de la capacité devrait anticiper l'avenir et couvrir le reste de la période de référence, y compris l'année civile 2021.

(12) En ce qui concerne l'année civile 2020, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans les domaines de performance clés de l'environnement et de la capacité ont été fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903. Ces objectifs ne devraient pas être révisés et ne devraient pas être inclus dans la présente décision, étant donné que le délai pour leur application a expiré et que leur mise en œuvre est devenue définitive, sans possibilité d'ajustements rétroactifs.

(13) La révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement pour les années restantes de la PR3, mesurée comme étant l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, devrait tenir compte du niveau de performance atteint au cours de la deuxième période de référence et au cours de l'année civile 2020, ainsi que des mesures mises en œuvre pour optimiser les opérations ATM. Il convient d'accorder une attention particulière à l'incidence de la crise de la COVID-19 sur l'efficacité horizontale des vols.

(14) Les données relatives aux performances opérationnelles réelles des prestataires de services de navigation aérienne en 2019 montrent, au niveau de l'Union, une corrélation statistiquement significative entre les pénuries de capacité de certains prestataires de services de navigation aérienne et l'extension des routes aériennes. Cette corrélation a entraîné l'allongement des routes réellement desservies pendant les mois civils au cours desquels des retards importants dans la gestion des courants de trafic aérien (air traffic flow management ou «ATFM») ont été enregistrés, tandis que l'efficacité horizontale des vols s'est nettement améliorée au cours des mois civils pendant lesquels des retards ATFM plus faibles ont été observés. Cette observation est également confirmée en ce qui concerne l'année 2020, pendant laquelle on a constaté une inefficacité horizontale des vols de 2,51 % pour l'ensemble de l'année et de 2,13 % pour la période comprise entre mars et décembre, à la suite de l'apparition de la pandémie de COVID-19.

(15) La crise de la COVID-19 ne devrait pas ralentir la mise en œuvre d'améliorations structurelles dans le domaine de performance clé de l'environnement, dont il est prévu qu'elles porteront notamment sur l'achèvement de la mise en œuvre de l'espace aérien de route libre. En combinaison avec la mise en œuvre progressive des activités transfrontalières de route libre, cela devrait permettre de choisir un itinéraire plus direct et donc de diminuer le nombre de milles nautiques parcourus et les émissions résultant du trafic aérien, favorisant ainsi une réduction durable de l'intensité en carbone de l'aviation. Compte tenu des prévisions concernant la baisse des niveaux de trafic pour la PR3, qui devrait apporter des améliorations supplémentaires à l'efficacité des vols, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement pour les années 2021 et 2022 devraient être révisés afin de réduire encore l'incidence de l'ATM sur les performances environnementales. Les objectifs pour les années 2023 et 2024 devraient toutefois être maintenus, compte tenu de la reprise attendue du trafic aérien vers la fin de la PR3 ainsi que de l'incidence sur l'efficacité horizontale des vols d'éléments qui échappent au contrôle des prestataires de services de navigation aérienne, y compris les décisions des usagers de l'espace aérien en matière de planification et d'exploitation des vols.

(16) La révision des objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité, mesurés comme étant le temps moyen de retard ATFM en route par vol imputable aux services de navigation aérienne, devrait tenir compte du niveau de performance atteint au cours de la deuxième période de référence et pendant l'année civile 2020. Il convient d'accorder une attention particulière à l'incidence de la crise de la COVID-19 sur les retards ATFM en route.

(17) Au cours des années qui ont précédé la PR3, les problèmes structurels de capacité et de personnel ont généré des niveaux élevés de retard ATFM dans de nombreux États membres, dans un contexte de croissance soutenue et continue du trafic. Le retard ATFM réel par vol au cours de l'année civile 2020 s'est élevé à 0,35 minute par vol, tandis qu'en 2019, le retard ATFM correspondant a atteint 1,67 minute par vol.

(18) Compte tenu de la réduction significative du trafic, les prestataires de services de navigation aérienne devraient s'efforcer de maintenir les retards ATFM en 2021 à un niveau ne dépassant pas le chiffre effectif de 2020. Pour les trois années suivantes de la PR3, au cours desquelles le trafic approchera progressivement les niveaux précédant la crise, les objectifs de capacité à l'échelle de l'Union devraient être fixés en tenant compte du retard ATFM moyen optimal à l'échelle du système par vol. En outre, on peut légitimement s'attendre à ce que les prestataires de services de navigation aérienne soient en mesure de fournir une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic pendant toute la période de la PR3, tout en s'attaquant aux problèmes structurels liés à la capacité afin de se préparer à une demande de trafic plus élevée au-delà de la PR3.

(19) En ce qui concerne les années civiles 2020 et 2021, considérées comme formant une seule période, le règlement d'exécution (UE) 2020/1627 exige la révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union, qui sont exprimés en pourcentage, reflétant la variation en glissement annuel du «coût unitaire fixé» (DUC) moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route, par dérogation au règlement d'exécution (UE) 2019/317, qui prévoit des valeurs cibles annuelles.

(20) La révision des objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union devrait tenir compte du niveau de performance effectivement atteint, y compris les coûts réellement encourus, par les prestataires de services de navigation aérienne et les États membres au cours des périodes de référence précédentes, ainsi que des dernières informations disponibles pour l'année civile 2020.

(21) Les valeurs de référence à l'échelle de l'Union pour la PR3 figurant dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 ont été établies sur la base d'estimations et de prévisions concernant les coûts et le trafic, en l'absence de données réelles pour l'année civile 2019. Par conséquent, ces valeurs de référence devraient être révisées afin de refléter avec précision les coûts réels et les unités de services enregistrés pour 2019 au niveau de l'Union.

(22) Les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour la PR3 fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 reposaient sur l'hypothèse d'une croissance soutenue du trafic pendant toute la période de référence, entraînant une augmentation des coûts pour les prestataires de services de navigation aérienne liés à la fourniture de capacités supplémentaires. Étant donné que ces hypothèses relatives au trafic ont été sensiblement revues à la baisse à la suite de la crise de la COVID-19, le niveau des coûts fixés totaux devrait également être modifié en réponse à cette situation défavorable.

(23) Les dernières estimations des coûts réels pour l'année civile 2020 indiquent, à l'échelle de l'Union, une baisse de 1 % par rapport au niveau de 2019, contre une réduction des unités de services de 58 % en glissement annuel. Il est compréhensible que les prestataires de services de navigation aérienne ne soient pas pleinement en mesure d'adapter leurs bases de coûts en fonction de cette baisse inédite du trafic, en raison de la part élevée des coûts fixes et de l'obligation de maintenir en permanence la disponibilité des services.

(24) Toutefois, les prestataires de services de navigation aérienne devraient prendre des mesures proportionnées pour améliorer leur efficacité économique au cours de la PR3 et tirer parti de toutes les synergies et gains d'efficacité disponibles grâce à des initiatives de coopération et de restructuration transfrontières. Les changements structurels, y compris les gains d'efficacité offerts par les nouvelles solutions technologiques contenues dans le plan directeur ATM et la rationalisation des infrastructures de communication, de navigation et de surveillance redondantes, devraient être poursuivis en priorité. D'autres économies devraient être possibles en ce qui concerne les heures supplémentaires, qui devraient rester très limitées au cours de la PR3.

(25) Les estimations prospectives des coûts pour la PR3 que la Commission a reçues indiquent que les coûts cumulés sur la PR3 dépasseraient de 8 % les coûts réels pour la PR2. Il convient de noter que, par le passé, les données prospectives ont en définitive surestimé les coûts réellement supportés pour la fourniture de services de navigation aérienne. Pour la PR2, les coûts étaient surestimés de 8 % en moyenne. On peut supposer que les données prospectives relatives aux coûts pour la PR3 comprennent une marge similaire et ne tiennent pas encore compte du potentiel de gains supplémentaires en termes d'efficacité économique.

(26) On peut dès lors raisonnablement s'attendre à ce que les prestataires de services de navigation aérienne adaptent leurs bases de coûts de manière adéquate pour répondre à la baisse de la demande de trafic sur la PR3; par conséquent, les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour la PR3 devraient reposer sur l'hypothèse selon laquelle les coûts fixés à l'échelle de l'Union pour les années 2020 et 2021 combinées ne dépasseront pas, en moyenne, 97 % des coûts réels à l'échelle de l'Union enregistrés pour l'année civile 2019 et les coûts fixés à l'échelle de l'Union pour les années 2022, 2023 et 2024 ne dépasseront pas, respectivement, 94 %, 96 % et 97 % des coûts réels à l'échelle de l'Union enregistrés pour l'année civile 2019.

(27) Sur la base de l'analyse de l'OEP, ce niveau de coûts fixés à l'échelle de l'Union devrait permettre aux prestataires de services de navigation aérienne de fournir les capacités nécessaires au cours de la PR3 et de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour tenir compte de la croissance future du trafic, notamment en garantissant des ressources appropriées, la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et des investissements dans les technologies modernes. En outre, le règlement d'exécution (UE) 2019/317 autorise les écarts potentiels par rapport aux objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union lorsque ces écarts sont justifiés par des mesures de restructuration entraînant des avantages nets pour les usagers de l'espace aérien au plus tard au cours de la période de référence suivante. Les prestataires de services de navigation aérienne devraient donc être en mesure de faire face aux circonstances découlant de la crise de la COVID-19 tout en renforçant les capacités pour répondre à la demande future de trafic et en s'attaquant aux problèmes structurels ayant une incidence sur les performances opérationnelles.

(28) Les seuils d'alerte pour la PR3 au-delà desquels les États membres peuvent demander une révision des objectifs de performance contenus dans leurs plans de performance devraient être maintenus aux niveaux fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903. Ces seuils d'alerte sont jugés adéquats car ils permettent un niveau raisonnable de variation du trafic autour des prévisions de trafic de base du service STATFOR (le «scénario 2») publiées en novembre 2020, tout en donnant la possibilité aux États membres de demander une révision de leurs plans de performance locaux respectifs au cas où le trafic réel évoluerait plutôt selon les prévisions élevées du service STATFOR (le «scénario 1») ou selon les prévisions basses du service STATFOR (le «scénario 3»).

(29) Les groupes comparatifs des prestataires de services de navigation aérienne présentant un environnement opérationnel et économique similaire, qui ont été définis à l'article 7, point a), de la décision d'exécution (UE) 2019/903, sont utilisés dans le cadre de l'évaluation des projets de plans de performance afin, en particulier, de comparer les valeurs de référence du DUC correspondant aux zones tarifaires concernées. Ces groupes étant le reflet manifeste de la situation antérieure au début de la PR3, il convient de maintenir leur composition telle qu'elle est définie dans la décision d'exécution (UE) 2019/903.

(30) Il y a lieu d'abroger la décision d'exécution (UE) 2019/903.

(31) Le comité du ciel unique n'a pas émis d'avis. Un acte d'exécution a été jugé nécessaire et le président a soumis le projet d'un tel acte au comité d'appel pour une nouvelle délibération. Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité d'appel,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité

Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité calculés sur la base de l'indicateur de performance clé défini à l'annexe I, partie 1, point 1.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, que les prestataires de services de navigation aérienne agréés pour la fourniture des services de la circulation aérienne doivent atteindre d'ici la fin de 2024, sont fixés aux niveaux d'efficacité de la gestion de la sécurité suivants:

a) au minimum le niveau C dans les objectifs de gestion de la sécurité «culture de la sécurité», «politiques et objectifs de sécurité» et «promotion de la sécurité»;

b) au minimum le niveau D dans l'objectif de gestion de la sécurité «gestion des risques pour la sécurité».

Article 2

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement

Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement calculés sur la base de l'indicateur de performance clé défini à l'annexe I, partie 1, point 2.1, du règlement d'exécution(UE) 2019/317 sont exprimés en tant qu'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle et mesurés comme étant la distance moyenne supplémentaire parcourue par rapport à la distance orthodromique, et ne dépassent pas les pourcentages suivants: 2,37 % en 2021, 2,37 % en 2022, 2,40 % en 2023 et 2,40 % en 2024.

Article 3

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité

Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité calculés sur la base de l'indicateur de performance clé défini à l'annexe I, partie 1, point 3.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 correspondent à un retard ATFM moyen en route imputable aux services de navigation aérienne d'un maximum de 0,35 minute par vol en 2021, de 0,5 minute par vol en 2022, de 0,5 minute par vol en 2023 et de 0,5 minute par vol en 2024.

Article 4

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique

1. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique calculés sur la base de l'indicateur de performance clé défini à défini à l'annexe I, partie 1, point 4.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 et soumis, pour les années civiles 2020 et 2021, à l'article 2, paragraphe 4, et à l'article 4, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2020/1627 sont une variation en glissement annuel du DUC moyen dans l'ensemble de l'Union pour les services de navigation aérienne en route:

a) pour les années civiles 2020 et 2021 combinées, pour lesquelles un DUC moyen unique est calculé conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2020/1627: variation de + 120,1 % par rapport à la valeur de référence du DUC à l'échelle de l'Union fixée au paragraphe 3;

b) pour l'année civile 2022: variation de – 38,5 % par rapport au DUC unique moyen à l'échelle de l'Union pour les années civiles 2020 et 2021 combinées, calculé conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2020/1627;

c) pour l'année civile 2023: variation de – 13,2 % par rapport au DUC moyen à l'échelle de l'Union pour l'année civile 2022;

d) pour l'année civile 2024: variation de – 11,5 % par rapport au DUC moyen à l'échelle de l'Union pour l'année civile 2023.

2. La valeur de référence à l'échelle de l'Union pour les coûts fixés est fixée à 6 265 631 152 EUR en euros de 2017.

3. La valeur de référence du DUC à l'échelle de l'Union est fixée à 50,23 EUR en euros de 2017.

Article 5

Seuils d'alerte

1. Les États membres peuvent demander la révision d'un ou de plusieurs des objectifs de performance figurant dans les plans de performance, conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, lorsque:

a) sur une année civile donnée, le trafic réel enregistré par Eurocontrol s'écarte d'au moins 10 % des prévisions de trafic, exprimées en mouvements IFR, figurant dans le plan de performance adopté conformément à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) 2019/317;

b) sur une année civile donnée, le trafic réel enregistré par Eurocontrol s'écarte d'au moins 10 % des prévisions de trafic, exprimées en unités de services, figurant dans le plan de performance adopté conformément à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

2. Les États membres peuvent demander la révision d'un ou de plusieurs des objectifs de performance figurant dans les plans de performance, conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a) i), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, lorsque la variation des valeurs de référence résultant des mises à jour saisonnières du plan de réseau opérationnel conformément à l'article 9, paragraphe 4, point a), et à l'article 9, paragraphe 8, du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([5]) par rapport aux valeurs de référence de la dernière version du plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'élaboration du plan de performance est d'au moins:

a) 0,05 minute de retard ATFM en route si la valeur de référence à partir de la version la plus récente du plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'élaboration du plan de performance est inférieure à 0,2 minute de retard ATFM en route; ou

b) 0,04 minute de retard ATFM en route augmenté de 5 % de la valeur de référence à partir de la version la plus récente du plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'élaboration du plan de performance si la valeur de référence est supérieure ou égale à 0,2 minute de retard ATFM en route.

Article 6

Groupes comparatifs

Aux fins de l'évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique, les groupes comparatifs des prestataires de services de navigation aérienne bénéficiant d'un environnement opérationnel et économique similaire sont établis comme suit:

a) groupe A: les prestataires de services de navigation aérienne d'Allemagne, de France, d'Espagne et d'Italie;

b) groupe B: les prestataires de services de navigation aérienne de Norvège, de Suède, du Danemark, de Finlande et d'Irlande;

c) groupe C: les prestataires de services de navigation aérienne de Tchéquie, de Croatie, de Slovénie, de Hongrie, de Slovaquie, de Bulgarie, de Pologne, de Roumanie et du Portugal;

d) groupe D: les prestataires de services de navigation aérienne de Chypre, de Malte, d'Estonie, de Lettonie, de Lituanie et de Grèce;

e) groupe E: les prestataires de services de navigation aérienne d'Autriche, de Suisse, de Belgique-Luxembourg et des Pays-Bas.

Article 7

Abrogation

La décision d'exécution (UE) 2019/903 est abrogée.

Article 8

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 2 juin 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

([5]) 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).