Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1051

28.5.2025

DÉCISION (UE) 2025/1051 DE LA COMMISSION

du 19 mai 2025

concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par la Pologne 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) 2921]

(Le texte en langue polonaise 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'élaborer 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 est fondée sur le projet de plan de performance pour la PR4 mis à jour soumis par la Pologne (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 par la révision du 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 la Pologne 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 en matière 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 à l'annexe IV, point 1.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

(9) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité proposés par la Pologne 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:

Pologne	**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**
PANSA	Politique et objectifs de sécurité	B	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	C	C	**D**
	Assurance de la sécurité	B	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	B	B	C	C	**C**

(10) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par la Pologne pour le prestataire de services de navigation aérienne «PANSA» sont identiques aux objectifs de sécurité à l'échelle de l'Union pour chaque année civile à partir de 2026 dans les domaines suivants: «politique et objectifs de sécurité», «assurance de la sécurité» et «promotion de la sécurité». En outre, le niveau cible à l'échelle de l'Union devrait être atteint à partir de 2027 dans le domaine de la «culture de la sécurité» et à partir de 2029 dans celui de la «gestion des risques pour la sécurité».

(11) La Commission note que le projet de plan de performance définit des mesures à prendre par PANSA en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, comprenant le renforcement de la détection des dangers pour la sécurité, le renforcement de la gestion des risques, les activités de formation et la mise en œuvre d'indicateurs et d'outils améliorés pour les performances en matière de 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) Les objectifs en matière de sécurité proposés par la Pologne dans le cadre du projet de plan de performance pour les prestataires de services de navigation aérienne terminaux, à savoir «Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.» et «Warmia i Mazury sp. z o.o.», sont également conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union. La Commission note également que la Pologne a proposé des mesures pour la réalisation de ses objectifs de performance en matière de sécurité.

(13) Sur la base des constatations figurant aux considérants 9 à 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) 2024/1688 doivent être atteints pour la dernière année de la PR4, à savoir 2029, les objectifs locaux de performance en matière de sécurité contenus dans le projet de plan de performance devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

Évaluation des objectifs en matière d'environnement

(14) 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 à l'annexe IV, point 1.2, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs environnementaux proposés par la Pologne 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.

(15) Les objectifs de performance en matière d'environnement proposés par la Pologne 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:

Pologne	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	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**
Valeurs de référence	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

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

(17) La Commission note que, dans le projet de plan de performance, la Pologne a présenté des mesures pour la réalisation des objectifs de performance environnementale au niveau local, qui comprennent l'élargissement de l'espace aérien en cheminement libre transfrontière, l'extension de l'espace aérien en cheminement libre aux régions de contrôle terminales, ainsi que d'autres mesures opérationnelles destinées à optimiser l'efficacité de l'espace aérien.

(18) Sur la base des constatations figurant aux considérants 15, 16 et 17, les objectifs dans le domaine de performance clé de l'environnement inclus 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.

([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

(19) 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 en route proposés par la Pologne ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes 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.

(20) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par la Pologne 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:

Pologne	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	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**
Valeurs de référence	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

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

(22) La Commission note que, dans le projet de plan de performance, la Pologne a présenté des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route, qui comprennent l'élargissement de l'espace aérien en cheminement libre transfrontière, ainsi que d'autres mesures opérationnelles destinées à atténuer les contraintes de capacité.

(23) Sur la base des constatations figurant aux considérants 20, 21 et 22, les objectifs dans le domaine de performance clé de la capacité inclus 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 de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux

(24) 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 ne suscitaient pas de préoccupations.

Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique

(25) 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 troisième période de référence («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.

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

Zone tarifaire de route de la Pologne	**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)	**211,01 PLN**	**266,47 PLN**	**255,95 PLN**	**251,96 PLN**	**247,50 PLN**	**244,80 PLN**	**239,46 PLN**
	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 EUR	52,31 EUR	51,17 EUR

(27) 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 polonaise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de – 2,1 % au cours de la PR4, dépasse le niveau d'ambition de la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

(28) 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 polonaise du DUC à long terme au niveau de la zone tarifaire, de + 1,4 % au cours de la PR3 et de la PR4, n'atteint pas le niveau d'ambition de la tendance à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 % au cours de la même période.

(29) La Commission constate toutefois que la Pologne a perdu, à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, une part importante des survols qui relevaient historiquement de sa responsabilité. Cette réduction du trafic continue, au cours de la PR4, d'avoir une incidence considérable sur la performance en matière d'efficacité économique du prestataire de services de navigation aérienne et a, en particulier, un effet négatif sur la tendance polonaise du DUC à long terme.

(30) Il est donc nécessaire et approprié de déterminer, aux fins du critère d'évaluation mentionné au considérant 28, si la Pologne respecterait la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union en l'absence des circonstances mentionnées au considérant 29.

(31) À cette fin, la Commission a recalculé la tendance du DUC à long terme à la lumière de la perte structurelle de trafic estimée pour la Pologne à la suite de la guerre en Ukraine, mesurée en unités de services en route. Ce nouveau calcul donne lieu à une tendance ajustée du DUC à long terme pour la Pologne de – 1,6 %, qui dépasse le niveau d'ambition de la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, de – 1,0 %. Par conséquent, il est conclu que la Pologne satisfait au critère d'évaluation mentionné au considérant 28 après prise en compte de l'effet de la réduction notable du trafic résultant de la guerre en Ukraine.

(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 la Pologne pour le DUC, de 56,94 EUR en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»), est supérieure de 10,7 % à la valeur de référence moyenne de 51,43 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 Pologne dépasse le niveau d'ambition de la tendance du DUC à l'échelle de l'Union pour la PR4 et affiche une réduction constante du DUC au cours de la PR4. En outre, si l'on exclut l'incidence négative des modifications du trafic découlant de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, la Pologne respecte également la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union. Par conséquent, la Commission considère que l'écart par rapport à la valeur de référence moyenne du DUC du groupe comparatif pour 2024, mentionnée au considérant 32, n'empêche pas que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique de la Pologne 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 26 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.

CONCLUSIONS

(36) À la lumière de ce qui précède, les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance de la Pologne 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 la Pologne 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 de Pologne 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 la Pologne, 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

Pologne	**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)					
Prestataires de services de navigation aérienne	**Objectif en matière de gestion de la sécurité**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Politique et objectifs de sécurité	B	C	C	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	C	C	D
	Assurance de la sécurité	B	C	C	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	C
	Culture de la sécurité	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Politique et objectifs de sécurité	B	B	B	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	C	C	D
	Assurance de la sécurité	B	B	B	C	C
	Promotion de la sécurité	B	B	B	C	C
	Culture de la sécurité	B	B	B	C	C

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Pologne	**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	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Pologne	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	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Pologne	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)	**211,01 PLN**	**266,47 PLN**	**255,95 PLN**	**251,96 PLN**	**247,50 PLN**	**244,80 PLN**	**239,46 PLN**
	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 EUR	52,31 EUR	51,17 EUR