Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/1055

28.5.2025

DÉCISION (UE) 2025/1055 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 Suède conformément au règlement (CE) nº 549/2004 du Parlement européen et du Conseil avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen

[notifiée sous le numéro C(2025) 2927]

(Le texte en langue suédoise 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 Suède (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 Suède 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 Suède 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:

Suède	**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**
LFV	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C	**C**
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D	D	D	**D**
	Assurance de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	**C**
	Culture de la sécurité	C	C	C	C	**C**

(10) La Commission a constaté que les objectifs de performance en matière de sécurité proposés par la Suède pour le prestataire de services de navigation aérienne «LFV» sont égaux aux objectifs en matière de sécurité à l'échelle de l'Union pour chaque année civile de 2025 à 2029.

(11) La Commission note que le projet de plan de performance définit les mesures que LFV doit mettre en place pour atteindre les objectifs locaux en matière de sécurité liés à la mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité.

(12) Les objectifs en matière de sécurité proposés par la Suède dans le cadre du projet de plan de performance pour les prestataires de services de navigation aérienne terminaux «ACR», «SDATS» et «AFAB» sont également conformes aux objectifs de performance à l'échelle de l'Union. La Commission note également que la Suède a proposé des mesures pour la réalisation de ses objectifs de performance 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).

(13) Sur la base des constatations figurant aux considérants 9 à 12, les objectifs locaux de performance en matière de sécurité inclus 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 en matière d'environnement proposés par la Suède 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 Suède 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:

Suède	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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Valeurs de référence	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) La Commission constate que la Suède a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière d'environnement qui comprennent la mise en œuvre d'un espace aérien en cheminement libre transfrontière amélioré, ainsi que des modifications prévues de l'espace aérien visant à raccourcir les routes empruntées par les usagers de l'espace aérien à destination des aéroports Stockholm Arlanda et Gothenburg Landvetter («projet SWEA»).

(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.

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 Suède 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.

([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).

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

Suède	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	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valeurs de référence	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

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

(22) La Commission note que la Suède a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route qui comprennent une optimisation des secteurs, des améliorations de la gestion de l'espace aérien, des courants de trafic aérien et des capacités, des configurations de secteurs dynamiques, la mise en œuvre du projet SWEA, ainsi qu'une augmentation modérée du nombre de contrôleurs de la circulation aérienne en fonction dans les centres de contrôle régional.

(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 suscitaient des préoccupations.

(25) La Commission constate que les objectifs proposés en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 entraînent une détérioration significative du retard ATFM moyen à l'arrivée par an par rapport à la troisième période de référence («PR3»). En effet, les objectifs proposés pour la PR4 sont fixés à 0,35 minute par vol, alors que la performance réelle enregistrée en 2024 était de 0,07 minute de retard ATFM par vol.

(26) 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, la Suède devrait justifier davantage les objectifs en matière de capacité pour les services terminaux pour la PR4 à la lumière des observations figurant au considérant 25, ou les revoir à la baisse.

Évaluation des objectifs en matière d'efficacité économique

(27) 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.

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

Zone tarifaire de route de la Suède	**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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) 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 suédoise du DUC au niveau de la zone tarifaire, de – 3,4 % au cours de la PR4, dépasse la tendance à l'échelle de l'Union, de – 1,2 % au cours de la même période.

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

(31) La Commission constate toutefois que la Suède 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 suédoise du DUC à long terme.

(32) Il est donc nécessaire et approprié de déterminer, aux fins du critère d'évaluation mentionné au considérant 30, si la Suède respecterait la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union en l'absence des circonstances mentionnées au considérant 31.

(33) 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 Suède 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 Suède de – 2,0 %, qui dépasse que la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union de – 1,0 %. Par conséquent, il est conclu que la Suède satisfait au critère d'évaluation mentionné au considérant 30 après prise en compte de l'effet de la réduction notable du trafic résultant de la guerre en Ukraine.

(34) 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 Suède pour le DUC, de 72,17 EUR en termes réels aux prix de 2022 («euros de 2022»), est supérieure de 17,9 % à la valeur de référence moyenne de 61,19 EUR en euros de 2022 du groupe comparatif pertinent visé à l'article 7 de la décision d'exécution (UE) 2024/1688.

(35) Comme souligné au considérant 29, il est clair que la tendance suédoise du DUC au cours de la PR4 dépasse nettement la tendance correspondante à l'échelle de l'Union En outre, comme expliqué aux considérants 30 à 33, 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 Suède respecte 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 pour 2024, mentionnée au considérant 34, n'empêche pas que les objectifs de performance en matière d'efficacité économique de la Suède soient compatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union.

(36) Sur la base des constatations figurant aux considérants 28 à 35, 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

(37) 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.

CONCLUSION

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

Le Royaume de Suède 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 Suède, 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

Suède	**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**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Politique et objectifs de sécurité	C	C	C	C	C
	Gestion des risques pour la sécurité	D	D	D	D	D
	Assurance de la sécurité	C	C	C	C	C
	Promotion de la sécurité	C	C	C	C	C
	Culture de la sécurité	C	C	C	C	C

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Suède	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Suède	**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	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Zone tarifaire de route de la Suède	**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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR