Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/1688

17.6.2024

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

(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 («règlement-cadre») ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 3, point a),

considérant ce qui suit:

(1) Les exigences détaillées relatives à l'adoption par la Commission d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans les domaines de performance clés de la sécurité, de l'environnement, de la capacité et de l'efficacité économique sont énoncées à l'article 9, paragraphes 3, et 4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission ([2]).

(2) Conformément à l'article 9, paragraphe 3, premier alinéa, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la quatrième période de référence (ci-après la «PR4»), qui couvre les années civiles 2025 à 2029 incluses, doivent être adoptés avant le 1er juin 2024, laissant ainsi aux États membres le temps d'élaborer des plans de performance, qui devraient être soumis à la Commission au plus tard le 1er octobre 2024 en vue de leur évaluation.

(3) En vue d'élaborer des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, la Commission a publié des fourchettes indicatives d'objectifs à l'échelle de l'Union à des fins de consultation des parties intéressées visées à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) nº 549/2004, d'autres personnes et organisations concernées et, en ce qui concerne les aspects relatifs à la sécurité, de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après l'«AESA»). Ces fourchettes indicatives d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union ont été formellement établies dans la décision (UE) 2023/2481 de la Commission ([3]), sur la base des recommandations reçues de l'organe d'évaluation des performances (OEP) désigné par la Commission conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) nº 549/2004. Dans le cadre des activités de consultation sur les fourchettes d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union menées par la Commission avec le soutien de l'OEP, une réunion des parties prenantes s'est tenue le 8 novembre 2023 et une enquête en ligne a été organisée du 4 octobre 2023 au 1er décembre 2023.

(4) En mars 2024, l'OEP a présenté à la Commission son rapport final sur les propositions d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4. Ce rapport expose en détail les hypothèses, la justification et l'analyse sous-tendant les objectifs proposés et les valeurs de référence associées, les seuils d'alerte et les groupes comparatifs. Le rapport présente également les résultats de la consultation des parties prenantes visée au considérant 3. L'OEP a utilisé, dans son rapport, les dernières hypothèses de trafic relatives à la PR4 communiquées par le service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR»).

([1]) JO L 96 du 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([3]) Décision (UE) 2023/2481 de la Commission du 10 novembre 2023 établissant des fourchettes indicatives permettant de fixer les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence (2025-2029) (JO L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4, définis dans la présente décision, tiennent compte des contributions de l'OEP, du gestionnaire de réseau, de l'AESA et des autorités nationales de surveillance, ainsi que des conclusions des consultations avec les parties intéressées.

(6) La présente décision couvre le champ d'application géographique du système de performance et de tarification, à savoir les États membres, la Norvège et la Suisse. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4 et les valeurs de référence associées ont été établis sur la base des prévisions de trafic de base du service STATFOR publiées en février 2024, exprimées en mouvements IFR (règles de vol aux instruments) et en unités de service. À l'échelle de l'Union, cette prévision de trafic en route correspond à un total de 9 552 000 mouvements IFR et 128 933 200 unités de service pour 2024, 9 787 000 mouvements IFR et 133 040 200 unités de service pour 2025, 10 004 000 mouvements IFR et 136 927 200 unités de service pour 2026, 10 209 000 mouvements IFR et 140 566 200 unités de service pour 2027, 10 430 000 mouvements IFR et 144 385 200 unités de service pour 2028 et 10 594 000 mouvements IFR et 147 464 200 unités de service pour 2029.

(7) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité devraient correspondre au niveau d'efficacité de la gestion de la sécurité à atteindre par les prestataires de services de navigation aérienne (ci-après les «PSNA») agréés pour la fourniture de services de la circulation aérienne, devraient conduire à des performances en matière de sécurité allant au-delà du strict respect des exigences relatives aux systèmes de gestion de la sécurité des PSNA. Pour fixer le niveau de ces objectifs de performance, il convient de tenir compte des performances réelles et ciblées dans le domaine de performance clé de la sécurité au cours de la troisième période de référence («PR3») et des améliorations supplémentaires nécessaires au cours de la PR4 à la lumière des dernières évolutions réglementaires et opérationnelles.

(8) En outre, il y a lieu de prendre en considération les interdépendances entre le domaine de performance clé de la sécurité et les autres domaines de performance clés du système de performance et de tarification, en reconnaissant que la gestion de la sécurité fait office de mécanisme de contrôle garantissant que les facteurs exogènes ou endogènes ayant une incidence sur la sécurité de la fourniture de services de navigation aérienne sont dûment identifiés et pris en compte. Par conséquent, il convient d'accorder une attention particulière au renforcement des capacités dans le domaine de la gestion des risques pour la sécurité, pour lequel le niveau de performance ciblé devrait être, comme au cours de la PR3, plus ambitieux que dans les autres domaines de gestion de la sécurité.

(9) La méthode qui sous-tend la mesure de l'indicateur de performance clé relatif à l'efficacité de la gestion de la sécurité a été mise à jour par l'AESA en vue de la PR4. La méthode adaptée vise à garantir l'alignement sur les meilleures pratiques pertinentes du secteur, en tenant compte des évolutions réglementaires et techniques. Ainsi, les conditions à remplir par les PSNA pour atteindre une certaine valeur cible en matière d'efficacité de la gestion de la sécurité, exprimée en termes de «niveaux de réalisation» et allant des niveaux A à D, sont devenues plus strictes par rapport à la PR3. En raison de ces modifications, les valeurs des objectifs de performance en matière de sécurité pour la PR3 et la PR4 ne sont pas directement comparables.

(10) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR4 dans le domaine de performance clé de l'environnement, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, devraient tenir compte du programme du pacte vert pour l'Europe. L'Union a établi des obligations juridiques au titre du règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([4]) afin de parvenir à la neutralité climatique au plus tard en 2050 et à une réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 1990. À cette fin, tous les secteurs économiques, y compris le transport aérien, devraient contribuer aux réductions requises des émissions de gaz à effet de serre. En ce qui concerne la gestion du trafic aérien (ATM), cette contribution implique de prendre des mesures efficaces pour lutter contre les inefficacités des vols entraînant une consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre excessives. Elle devrait également inclure des mesures opérationnelles adéquates visant à atténuer les inefficacités dues à des facteurs qui échappent au contrôle des PSNA, tels que les conditions météorologiques et les zones dangereuses fermées au trafic.

([4]) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Lors de la fixation du niveau des objectifs de performance environnementale à l'échelle de l'Union pour la PR4, il convient de tenir compte de la performance réalisée dans le passé en ce qui concerne ce domaine de performance clé, des avantages estimés résultant des mesures énoncées dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen (ERNIP) visé à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2019/123 de la Commission ([5]) et des conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine sur les flux de trafic aérien dans l'espace aérien.

(12) En outre, il convient de prendre en considération l'interdépendance entre les domaines de performance clés relatifs à l'environnement et à la capacité. L'analyse de l'OEP montre que les performances en matière d'environnement et de capacité sont étroitement liées. Par conséquent, pour apporter des améliorations ciblées de l'efficacité horizontale des vols dans la PR4, les PSNA doivent aussi remédier efficacement à toute pénurie de capacité existante limitant la disponibilité de l'espace aérien pour les usagers et conduisant à des trajectoires de vol sous-optimales afin de contourner les zones saturées.

(13) Étant donné que les mesures opérationnelles à prendre par les PSNA, notamment les avantages découlant des mesures prévues dans le cadre de l'ERNIP, se concrétiseront progressivement au cours de la PR4, et compte tenu de la croissance prévue du trafic au cours de la PR4, qui peut avoir une incidence sur la complexité des opérations, les performances environnementales au cours de la PR4 devraient être ciblées de manière à être améliorées par une approche progressive, en tenant également compte des conséquences de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine sur les flux de trafic aérien dans certains États membres.

(14) Compte tenu des interdépendances entre les domaines de performance clés relatifs à la capacité et à l'environnement décrites au considérant 12, et eu égard à l'importance que revêt la réduction de l'incidence environnementale de l'ATM pour soutenir la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe, les objectifs de performance en matière de capacité à l'échelle de l'Union pour la PR4, exprimés en termes de retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») en route par vol imputable aux services de navigation aérienne, devraient être fixés à un niveau garantissant un niveau adéquat de qualité de service pour les utilisateurs.

(15) Les objectifs de capacité à l'échelle de l'Union pour la PR4 devraient, en particulier, favoriser la résolution rapide et efficace des pénuries de capacités de gestion du trafic aérien auxquelles sont confrontés de longue date certains PSNA. De tels problèmes de capacité ont été observés depuis la deuxième période de référence («PR2», 2015-2019) et sont réapparus à la suite de la crise de la COVID-19 qui, dans de nombreux cas, a entraîné une réduction notable ou une suspension de la formation de nouveaux contrôleurs de la circulation aérienne, même pour les centres de contrôle régional (ci-après les «ACC») dans lesquels les effectifs de contrôleurs de la circulation aérienne («ATCO») étaient historiquement trop faibles pour répondre de manière adéquate à la demande de trafic. Par conséquent, dans certaines régions de l'Union, en particulier dans un nombre limité d'ACC au cœur du continent européen, la capacité ATM n'était pas suffisante pour faire face à la reprise du trafic aérien après la forte baisse survenue pendant la pandémie de COVID-19.

(16) En outre, il convient de tenir compte des changements dus à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, qui ont entraîné une augmentation significative du nombre de vols dans certains États membres en raison d'un déplacement des flux de trafic. Cette situation constitue un défi pour les PSNA concernés, qui devront également prendre en charge des volumes de trafic élevés et croissants au cours de la PR4. La concentration observée des flux de trafic dans certaines régions est encore aggravée par la fermeture au trafic aérien civil de certaines parties de l'espace aérien contrôlé par les États membres à proximité de la frontière avec l'Ukraine.

([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 de la Commission (JO L 28 du 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(17) Enfin, il convient de tenir compte des mesures de renforcement des capacités des PSNA qui figurent déjà dans le plan de réseau opérationnel européen (NOP) visé à l'article 9 du règlement d'exécution (UE) 2019/123. La plus récente version disponible du NOP, qui couvre la période 2023-2027 ([6]), prévoit d'améliorer les capacités de la plupart des ACC qui contribuent depuis longtemps de manière significative aux retards ATFM en route, notamment par la mise en œuvre de systèmes ATM de pointe et d'outils ATC avancés. Selon l'analyse disponible, ces investissements amélioreront considérablement les performances en matière de capacité dans ces ACC au cours de la PR4. Les fonctionnalités de gestion du trafic aérien faisant partie du premier projet commun SESAR établi par le règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission ([7]), qui sera déployé au cours de la PR4, devraient également apporter des avantages opérationnels spécifiques au cours de cette période.

(18) Selon le NOP mentionné au considérant 17, un certain nombre d'ACC devraient néanmoins être confrontés à des difficultés pour satisfaire la demande de trafic prévue au cours des premières années de la PR4, notamment en raison de l'insuffisance persistante des effectifs d'ATCO. Les PSNA concernés devraient prendre toutes les mesures disponibles pour remédier aux problèmes de capacité structurelle et de personnel observés et pour réduire au minimum tout effet négatif connexe sur les performances du réseau. Les objectifs de performance en matière de capacité à l'échelle de l'Union reposent sur l'hypothèse que des progrès auront été accomplis d'ici la fin de la PR3 pour remédier aux pénuries de capacités et que des capacités supplémentaires importantes seront mises à disposition de manière anticipée par les PSNA au cours de la PR4.

(19) Lorsqu'un État membre est confronté à un accroissement considérable du trafic et à une augmentation significative de la complexité des opérations, résultant tous les deux du déplacement des flux de trafic dû à la guerre en Ukraine mentionné au considérant 16, il lui est plus difficile de parvenir à la compatibilité avec les objectifs de performance en matière de capacité à l'échelle de l'Union. Par conséquent, l'État membre concerné devrait présenter, dans son projet de plan de performance, des informations adéquates sur l'incidence opérationnelle de la guerre en Ukraine pour son PSNA, afin de permettre à la Commission de tenir compte de ces circonstances lors de l'évaluation des objectifs de performance locaux proposés pour la PR4 en ce qui concerne leur compatibilité avec les objectifs de performance en matière de capacité à l'échelle de l'Union.

(20) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique pour chaque année de la période de référence, exprimés en pourcentage, reflètent la variation en glissement annuel du «coût unitaire fixé» («DUC») moyen à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne de route. Les données préliminaires relatives aux coûts et au trafic pour la PR4 présentées par les États membres en juin 2023 devraient faire partie, avec l'analyse prospective des coûts de la PR4 par les experts de l'OEP et les améliorations potentielles de l'efficacité économique estimées par l'OEP pour la PR4, des éléments utilisés pour fixer l'objectif à l'échelle de l'Union, sur la base d'une analyse des inefficacités existantes en matière de coûts dans la fourniture de services de navigation aérienne en route.

(21) Il y a également lieu de prendre en considération les interdépendances avec d'autres domaines de performance clés. Il convient de fixer les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour la PR4 à un niveau qui favorise les améliorations nécessaires des performances opérationnelles dans les domaines de performance clés relatifs à l'environnement et à la capacité. À cette fin, il faut augmenter les coûts fixés à l'échelle de l'Union au cours de la PR4 par rapport à la PR3, afin de permettre l'amélioration de la qualité des services, y compris des mesures visant à accélérer le recrutement et la formation des ATCO et un accroissement des investissements dans les technologies modernes.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Règlement d'exécution (UE) 2021/116 de la Commission du 1er février 2021 sur la mise en place du premier projet commun de soutien à la mise en œuvre du plan directeur européen de gestion du trafic aérien prévu par le règlement (CE) nº 550/2004 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 409/2013 de la Commission et abrogeant le règlement d'exécution (UE) nº 716/2014 de la Commission (JO L 36 du 2.2.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Le taux d'augmentation annuelle des coûts fixés au cours de la PR4 devrait rester inférieur au taux de croissance prévu du trafic, afin de favoriser de nouvelles améliorations de l'efficacité économique et des économies d'échelle dans la fourniture de services. Les PSNA devraient tirer parti des synergies qui découlent de la coopération transfrontalière ainsi que d'autres changements structurels dans l'organisation et la fourniture des services. Au cours de la période couvrant à la fois la PR4 et la PR3, la tendance du DUC à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route à l'échelle de l'Union devrait être de – 1,0 % par an.

(23) Certains États membres ont perdu, à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, une part importante des flux de trafic aérien qui relevaient jusqu'alors de leur responsabilité. La poursuite de cette réduction du trafic au cours de la PR4 a une incidence considérable sur l'efficacité économique des PSNA des États membres concernés. Au cours de la PR3, la Commission a déjà défini, dans ses décisions (UE) 2022/2423 ([8]) et (UE) 2022/2426 ([9]), une méthode pour tenir compte de ces circonstances exceptionnelles dans le cadre de l'évaluation de la compatibilité des objectifs de performance locaux en matière d'efficacité économique avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union conformément à l'article 11, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 549/2004.

(24) L'amélioration escomptée de l'efficacité économique pour la PR4 devrait être calculée à partir de la valeur de référence à l'échelle de l'Union pour le DUC, qui est obtenue en divisant la valeur de référence pour les coûts fixés à l'échelle de l'Union par les prévisions de trafic de base du service STATFOR pour l'année 2024, exprimées en unités de service. Pour estimer la valeur de référence pour les coûts fixés à l'échelle de l'Union, il convient d'utiliser les dernières données disponibles sur les coûts réels de la fourniture de services de navigation aérienne au cours de la PR3, ajustées sur la base des données préliminaires relatives aux coûts pour l'année 2024 transmises par les États membres en juin 2023 et des estimations du niveau des coûts pour l'année 2024 résultant de l'analyse de l'OEP. Il y a lieu de de tenir compte des variations de trafic prévues au cours de la période restante de la PR3 et de leur rapport avec les coûts.

(25) Afin d'établir les seuils d'alerte au-delà desquels les États membres peuvent demander une révision des objectifs de performance contenus dans les plans de performance, il convient de prendre en considération les fourchettes de prévision du trafic, exprimées en unités de services en route et en mouvements IFR, qui vont de faible à forte croissance selon les prévisions du service STATFOR d'Eurocontrol. La longue période de prévision qui s'étend jusqu'à la fin de 2029 comporte un certain degré d'incertitude, notamment en ce qui concerne les risques géopolitiques, la croissance économique et la variabilité des flux de trafic, comme cela a été le cas pendant la PR3, ainsi que le développement des liens économiques avec les marchés émergents. Les seuils d'alerte devraient permettre un niveau raisonnable de variation du trafic autour des prévisions de trafic de base du service STATFOR publiées en février 2024, tout en donnant la possibilité aux États membres de demander une révision de leurs plans de performance au cas où le trafic réel évoluerait plutôt selon les prévisions élevées du service STATFOR ou selon les prévisions basses du service STATFOR.

(26) Outre les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, il convient d'établir des groupes comparatifs des PSNA bénéficiant d'un environnement opérationnel et économique similaire, aux fins de l'évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique. Pour établir ces groupes, il convient de tenir compte de la complexité de l'espace aérien, des niveaux et de la variabilité du trafic, du coût de la vie et du niveau d'inflation.

(27) Le comité du ciel unique a émis un avis négatif. 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. Le comité d'appel n'a pas émis d'avis,

([8]) Décision (UE) 2022/2423 de la Commission du 5 décembre 2022 concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par la Suède en application du règlement (CE) n° 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 (JO L 318 du 12.12.2022, p. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Décision (UE) 2022/2426 de la Commission du 5 décembre 2022 concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par la Lettonie en application du règlement (CE) n° 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 (JO L 318 du 12.12.2022, p. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Champ d'application

La présente décision fixe les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la quatrième période de référence couvrant les cinq années civiles de 2025 à 2029.

Article 2

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, visés 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 doivent atteindre d'ici à la fin de 2029 sont fixés aux niveaux d'efficacité de la gestion de la sécurité suivants, exprimés en termes de niveau de réalisation, allant des niveaux A à D de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA):

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 3

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 visés 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: 2,80 % en 2025, 2,75 % en 2026, 2,71 % en 2027, 2,68 % en 2028 et 2,66 % en 2029.

Article 4

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 définis conformément 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 0,9 minute par vol en 2025, de 0,7 minute par vol en 2026, de 0,6 minute par vol en 2027, de 0,5 minute par vol en 2028 et de 0,5 minute par vol en 2029.

Article 5

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 définis à l'annexe I, partie 1, point 4.1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, correspondent à une variation en glissement annuel de la moyenne du coût unitaire fixé à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne de route de – 1,2 % pour 2025, de – 1,2 % pour 2026, de – 1,2 % pour 2027, de – 1,2 % pour 2028 et de – 1,2 % pour 2029. La variation en glissement annuel est calculée à partir de la valeur de référence pour le coût unitaire fixé prévue au paragraphe 3.

2. La valeur de référence à l'échelle de l'Union pour les coûts fixés est fixée à 7 100 000 000 EUR en valeur réelle en euros de 2022 («EUR 2022»).

3. La valeur de référence à l'échelle de l'Union pour le coût unitaire fixé est fixée à 55,07 EUR en EUR 2022.

Article 6

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 soumis aux règles de vol aux instruments (IFR), figurant dans le plan de performance adopté conformément à l'article 16 du règlement d'exécution (UE) 2019/317; ou

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 service, 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 (NOP) conformément à l'article 9, paragraphe 4, point a), et à l'article 9, paragraphe 8, du règlement d'exécution (UE) 2019/123 par rapport aux valeurs de référence de la dernière version du NOP 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 NOP 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 7

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 de France, d'Allemagne, d'Italie et d'Espagne;

b) groupe B: les prestataires de services de navigation aérienne de Chypre, d'Irlande, de Malte et du Portugal;

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

d) groupe D: les prestataires de services de navigation aérienne de Tchéquie, d'Estonie, de Lettonie, de Lituanie et de Pologne;

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

f) groupe F: les prestataires de services de navigation aérienne du Danemark, de Finlande, de Norvège et de Suède.

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 12 juin 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN