

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 1^{er} janvier 2020 et s'achevant le 31 décembre 2024****(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) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (ci-après le «règlement-cadre») ⁽¹⁾, et notamment son article 11, paragraphe 3, point a),

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 549/2004 prévoit que, pour chaque période de référence, la Commission adopte des objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans les domaines de performance clés relatifs à la sécurité, à l'environnement, à la capacité et à l'efficacité économique. Le règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission ⁽²⁾ définit des mesures d'exécution relatives à ces objectifs. L'article 9, paragraphe 4, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, notamment, oblige la Commission à adopter, en plus des objectifs de performance à l'échelle de l'Union, les valeurs suivantes: une «valeur de référence pour les coûts fixés» à l'échelle de l'Union, une «valeur de référence pour le coût unitaire fixé» à l'échelle de l'Union, des 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 des groupes comparatifs des prestataires de services de navigation aérienne bénéficiant d'un environnement opérationnel et économique similaire. La détermination des coûts fixés est basée sur l'article 15 du règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (2) Les objectifs de performance de l'Union pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3»), qui couvre les années civiles de 2020 à 2024 inclus, les valeurs de référence à l'échelle de l'Union, les seuils d'alerte et les groupes comparatifs devraient être établis avant le 1^{er} juin 2019, laissant ainsi du temps pour la préparation des plans de performance qui devraient être soumis à la Commission pour évaluation au plus tard le 1^{er} octobre 2019.
- (3) Le 16 décembre 2016, la Commission a désigné un organe d'évaluation des performances du ciel unique européen, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004 et à la décision d'exécution (UE) 2016/2296 de la Commission ⁽⁴⁾, chargé de l'assister dans la mise en œuvre du système de performance.
- (4) Entre le 20 juin 2018 et le 16 janvier 2019, l'organe d'évaluation des performances a mené, au nom de la Commission, une consultation des parties prenantes en vue de faciliter l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3. Toutes les parties prenantes énumérées à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 549/2004, notamment les usagers de l'espace aérien, les prestataires de services de navigation aérienne et les organismes professionnels de représentation du personnel, ont été consultés sur les fourchettes indicatives pour la fixation des objectifs de performance et sur la manière de procéder et la méthode à appliquer pour fixer les objectifs de performance ainsi que les autres valeurs.
- (5) L'organe d'évaluation des performances a présenté son rapport final à la Commission le 22 février 2019. Dans ce rapport, il tient compte des modifications introduites par le règlement d'exécution (UE) 2019/317, des remarques pertinentes des parties prenantes et des dernières statistiques et prévisions relatives à la PR3 communiquées par le service de statistiques et de prévisions («Statfor») et le service central des redevances de route («SCRR») d'Euro-control. Le rapport de l'organe d'évaluation des performances expose les hypothèses et la logique qui sous-tendent les propositions relatives aux objectifs, aux valeurs de référence, aux seuils d'alerte et aux groupes comparatifs.

⁽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) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 (JO L 56 du 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Décision d'exécution (UE) 2016/2296 de la Commission du 16 décembre 2016 instituant le groupe indépendant d'experts désigné comme organe d'évaluation des performances du ciel unique européen (JO L 344 du 17.12.2016, p. 92).

- (6) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union définis dans la présente décision tiennent compte des contributions de l'organe d'évaluation des performances, du gestionnaire de réseau, de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne («AESA») et des autorités nationales de surveillance. En janvier et février 2019, la Commission a également organisé des réunions et des échanges avec les États membres, les autorités nationales de surveillance, le gestionnaire de réseau et l'organe d'évaluation des performances afin de partager les informations les plus récentes concernant la fixation des objectifs de performance. Lors de ces discussions, les États membres ont été invités à mettre à jour les données sur les coûts initiaux et les informations relatives aux prévisions de trafic. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union fixés dans la présente décision tiennent compte de ces informations.
- (7) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et les valeurs de référence sont définis sur la base des données relatives à la couverture géographique des États membres, de la Norvège et de la Suisse et utilisent les prévisions de trafic en route exprimées en mouvements IFR (règles de vol aux instruments) et en unités de service et fondées sur les prévisions de base établies par le service Statfor d'Eurocontrol en date du 18 février 2019. Cette prévision de trafic en route correspond à 10 534 000 unités de service pour 2019, 10 824 000 mouvements IFR et 143 878 000 unités de service pour 2020, 10 996 000 mouvements IFR et 146 980 000 unités de service pour 2021, 11 191 000 mouvements IFR et 150 398 000 unités de service pour 2022, 11 355 000 mouvements IFR et 153 368 000 unités de service pour 2023 et 11 523 000 mouvements IFR et 156 359 000 unités de service pour 2024.
- (8) La fixation d'objectifs de performance à l'échelle de l'Union devrait tenir compte de considérations économiques, de sécurité, environnementales et opérationnelles. Il est nécessaire de parvenir à un équilibre afin de garantir que les inconvénients, ou une combinaison d'inconvénients, ne l'emportent pas sur les avantages escomptés. C'est pourquoi les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour PR3 devraient tenir compte des interdépendances ou des compromis entre 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 que la sécurité devrait être pleinement intégrée dans la planification des activités des prestataires de services de navigation aérienne.
- (9) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union définis dans la présente décision traduisent l'ambition en matière de performance de l'ensemble du réseau. Conformément aux articles 14 et 15 du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission tient compte des circonstances locales lors de l'évaluation de la compatibilité des objectifs de performance nationaux ou des objectifs de performance des blocs d'espace aérien fonctionnels («FAB») figurant dans les projets de plans de performance avec les objectifs de performance de l'Union prévus par la présente décision.
- (10) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité, élaborés en collaboration avec l'AESA, devraient correspondre au niveau minimum d'efficacité de la gestion de la sécurité à atteindre par les prestataires de services de navigation aérienne agréés pour fournir des services de la circulation aérienne. Ces objectifs de performance devraient tenir compte des performances réelles et ciblées au cours de la deuxième période de référence et aller au-delà du strict respect des exigences relatives aux éléments du système de gestion de la sécurité. En outre, la Commission a chargé l'AESA d'actualiser les documents de conformité et d'orientation afin de contrôler et d'assurer la bonne mise en œuvre des indicateurs de sécurité établis à l'annexe I, partie 1, point 1, et partie 2, point 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, le cadre utilisé pour mesurer les niveaux d'efficacité de la gestion de la sécurité est plus strict que celui utilisé au cours de la deuxième période de référence, ce qui se reflète dans la méthode adoptée pour fixer les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité pour la PR3. Ces objectifs devraient également tenir compte des implications en matière de gestion de la sécurité des changements apportés à l'ATM par suite de la mise en œuvre des projets SESAR visés à l'article 15 bis, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 550/2004, en se concentrant sur les objectifs d'assurance de la sécurité et de gestion des risques pour la sécurité.
- (11) Les objectifs de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement, mesurés comme étant l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, devraient tenir compte du niveau de performance atteint au cours de la deuxième période de référence, des mesures mises en œuvre pour optimiser les opérations ATM et des contributions pertinentes de l'organe d'évaluation des performances, du gestionnaire de réseau et des autorités nationales de surveillance.

- (12) L'incidence environnementale de l'aviation augmente, mais à un rythme plus lent que prévu compte tenu de l'augmentation du nombre de vols au cours de la deuxième période de référence. Les émissions de CO₂ porte-à-porte supplémentaires résultant de l'inefficacité du réseau ATM, calculées en comparant les trajectoires réelles et les trajectoires en l'absence de contraintes de tous les vols européens, sont restées stables à environ 6 % au cours des six dernières années, malgré l'accroissement du nombre de vols, grâce à l'optimisation des opérations ATM liées à la conception, à la planification et à la gestion des flux et des capacités du réseau européen ATM. L'inefficacité horizontale des vols en route a globalement diminué et l'objectif de performance fixé pour la deuxième période de référence devrait être atteint.
- (13) Les améliorations dans le domaine de performance clé de l'environnement sont principalement dues à la mise en œuvre de l'espace aérien de route libre («FRA»), qui permet des routes plus courtes et une utilisation plus efficace de l'espace aérien européen. Le FRA devrait être mis en œuvre dans la majeure partie de l'espace aérien européen d'ici à la fin de 2019, et dans sa totalité d'ici à 2022. En combinaison avec la mise en œuvre progressive des activités transfrontalières de route libre, cela peut permettre de choisir un itinéraire plus direct, donc de diminuer le nombre de milles nautiques parcourus et les émissions résultant du trafic aérien, ce qui favorisera une réduction durable de l'intensité de carbone de l'aviation. Partant, cette mise en œuvre progressive justifie une amélioration de l'efficacité horizontale des vols en route jusqu'en 2022. Après 2022, l'efficacité horizontale des vols devrait rester stable. Compte tenu des mesures actuellement prévues et du fait que les aéronefs doivent éviter de plus en plus fréquemment des conditions météorologiques défavorables et des zones de danger, et compte tenu du fait que les opérations ATM doivent garantir des distances minimales de séparation entre les aéronefs, l'efficacité horizontale des vols de route ne devrait pas s'améliorer davantage en 2023 et 2024.
- (14) L'objectif de performance de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité, mesuré comme étant le retard moyen de la gestion des courants de trafic aérien («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, ainsi que des contributions pertinentes de l'organe d'évaluation des performances, du gestionnaire de réseau et des autorités nationales de surveillance.
- (15) Comme l'a établi le gestionnaire de réseau, le trafic aérien en Europe a connu une croissance importante au cours de la deuxième période de référence et se situe aujourd'hui à un niveau historiquement élevé. Les mouvements IFR ont augmenté de 13 % au cours des quatre premières années de la deuxième période de référence et le retard ATFM moyen en route est passé de 0,73 minute par vol en 2015 à 1,73 minute par vol en 2018, ce qui représente une augmentation de 137 % du retard. Dans certaines régions de l'Union, en particulier dans un nombre limité de centres de contrôle régional au cœur du continent européen et dans des zones adjacentes en Europe centrale, la capacité ATM n'était pas suffisante pour faire face à cette croissance du trafic. Cinq centres de contrôle régional sont responsables de plus de la moitié du retard ATFM en route total lié à la capacité et au personnel de contrôle de trafic aérien («ATC») en Europe, et certains de ces centres ne se sont pas conformés aux plans de capacité convenus dans le plan de réseau opérationnel. L'objectif de performance de l'Union pour la deuxième période de référence fixé à 0,5 minute de retard ATFM moyen par vol n'a, par conséquent, pas été atteint. Le déficit de capacité devrait s'aggraver au cours des prochaines années.
- (16) Compte tenu des prévisions de trafic pour la PR3, selon le gestionnaire de réseau et l'organe d'évaluation des performances, les prestataires de services de navigation aérienne devraient, pour la plupart, être en mesure de respecter les exigences de capacité qui leur incombent au titre de la PR3. Toutefois, d'après les informations transmises par les autorités nationales de surveillance, la qualité de service proposée par les prestataires de services de navigation aérienne dans le plan de réseau opérationnel devrait continuer de poser problème en ce qui concerne certains centres de contrôle régional en raison de niveaux d'effectifs insuffisants, en particulier au cours des trois premières années de la PR3. On ne peut, par conséquent, escompter atteindre un retard moyen optimal à l'échelle du système de 0,5 minute par vol qu'à la fin de la PR3. Pour remédier au manque de capacité et atteindre les objectifs fixés dans la présente décision, le gestionnaire de réseau et l'organe d'évaluation des performances recommandent que les prestataires de services de navigation aérienne prennent des mesures spécifiques au niveau des centres de contrôle régional concernés.
- (17) 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 devraient être exprimés en pourcentage, de façon à refléter 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 objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique devraient tenir compte du niveau de performance atteint au cours des première et deuxième périodes de référence et des contributions pertinentes de l'organe d'évaluation des performances et des autorités nationales de surveillance.

- (18) Au niveau de l'Union, depuis le début de la première période de référence en 2012, les coûts réels exprimés en euros de 2017 sont restés constants malgré l'augmentation significative du trafic. Les coûts réels pour les trois premières années de la deuxième période de référence sont inférieurs aux coûts fixes correspondants. En conséquence, l'excédent cumulé des prestataires de services de navigation aérienne au niveau de l'Union a été plus élevé que prévu. Cette donnée, combinée à l'analyse réalisée par l'organe d'évaluation des performances, indique que la plupart des prestataires de services de navigation aérienne peuvent améliorer le rapport coût-efficacité au cours de la PR3, tout en répondant aux besoins de capacité. Le trafic aérien et les retards ATFM en route ont par ailleurs considérablement augmenté au cours des dernières années, ce qui semble indiquer que les ressources investies dans le réseau au cours de la deuxième période de référence ont été insuffisantes. Les objectifs d'efficacité économique pour la PR3 devraient viser à améliorer le rapport coût-efficacité tout en garantissant que ces améliorations ne font pas obstacle à la fourniture d'une capacité suffisante.
- (19) Les usagers de l'espace aérien ont fait part de leurs préoccupations concernant l'annulation ou le report des projets d'investissement qui permettraient de fournir la capacité nécessaire. Les coûts découlant de ces projets étaient souvent inclus, en tout ou en partie, dans les coûts fixes relatifs aux périodes de référence précédentes et étaient donc intégrés dans les charges. Lorsque les prestataires de services de navigation aérienne ont généré une partie de leur excédent en évitant ou en retardant la réalisation d'investissements requis, ces excédents pourraient servir à financer les investissements nécessaires pendant la PR3, s'ils n'ont pas été versés sous forme de dividendes aux actionnaires ou au budget de l'État. En outre, lors de la fixation des taux d'intérêt aux fins du calcul des coûts du capital, les prestataires de services de navigation aérienne devraient tenir compte des limitations de risques, qui leur sont applicables au titre des mécanismes de partage des risques liés au trafic et aux coûts, et des conditions de financement généralement favorables.
- (20) L'amélioration escomptée de l'efficacité économique pour la PR3 devrait être calculée à partir de la valeur de référence à l'échelle de l'Union pour le coût unitaire fixé, qui est obtenue en divisant la valeur de référence pour les coûts fixes par les prévisions de trafic exprimées en unités de service pour l'année 2019. La valeur de référence pour les coûts fixes à l'échelle de l'Union est estimée en utilisant les coûts réels pour les années 2015, 2016 et 2017 au moyen d'une analyse de régression linéaire et est ajustée pour tenir compte des dernières estimations des coûts disponibles, des variations du trafic et de leur lien avec les coûts.
- (21) Les coûts fixes à l'échelle de l'Union pour la PR3 ne devraient augmenter que légèrement au cours de cette même période, pour passer au-dessus du niveau de la valeur de référence pour les coûts fixes. L'amélioration de la qualité des services, notamment en remédiant au manque de capacité dans l'espace aérien européen, justifie cette augmentation. Sur une période de temps couvrant à la fois les troisième et deuxième périodes de référence, la variation en glissement annuel de la moyenne des coûts unitaires fixés à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne de route devrait correspondre à $-2,7\%$ par an.
- (22) Outre les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, il convient d'établir des seuils d'alerte au-delà desquels les États membres peuvent demander une révision des objectifs de performance figurant dans les plans de performance. Le règlement d'exécution (UE) 2019/317 prévoit trois types différents de seuils, sur la base des paramètres suivants: écarts entre le trafic réel et les prévisions de trafic sur une année civile donnée exprimés en pourcentage de mouvements IFR, écarts entre le trafic réel et les prévisions de trafic sur une année civile donnée exprimés en pourcentage des unités de service et variation des valeurs de référence par suite des mises à jour saisonnières du plan de réseau opérationnel. Les variations des facteurs sous-jacents de ces seuils d'alerte peuvent avoir des incidences significatives sur la fourniture de services de navigation aérienne, du point de vue tant des recettes réelles que des attentes en termes de fourniture de capacité.
- (23) Afin d'établir les seuils d'alerte, il convient de tenir compte des fourchettes de prévision de trafic, exprimées en unités de service en route et en mouvements IFR, qui vont de faible à forte croissance selon le service Statfor d'Eurocontrol. La longue période de prévision qui s'étend jusqu'à la fin de 2024 comporte un certain degré d'incertitude, en particulier en ce qui concerne la croissance économique, l'intention du Royaume-Uni de quitter l'Union, les risques géopolitiques susceptibles d'entraîner la fermeture de l'espace aérien et la variabilité des flux de trafic, comme en témoigne la deuxième période de référence, ainsi que le développement de liens économiques avec les marchés émergents. Les prévisions établies sur la base des informations disponibles jusqu'en février 2019 tiennent compte de ces risques. Toutefois, les perspectives économiques restent incertaines et le risque est d'importance très variable.
- (24) Outre les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, il convient d'établir des groupes comparatifs des prestataires de services de navigation aérienne 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 des coûts salariaux unitaires des contrôleurs du trafic aérien supportés par chaque prestataire de services de navigation aérienne.

- (25) Les valeurs des objectifs de performance à l'échelle de l'Union et des seuils d'alerte établis au moment de l'adoption de la présente décision d'exécution ne devraient pas varier, même si le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni à une date ultérieure et si aucun accord de retrait n'est entré en vigueur. Cette éventualité n'aurait en effet pas d'incidence significative sur la détermination de ces valeurs. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité sont déterminés par des facteurs indépendants du nombre d'États membres. Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement dépendent des trajectoires, mais peu importe que ces trajectoires utilisent uniquement l'espace aérien d'États membres ou également celui de pays tiers. S'agissant des objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans les domaines de performance clés de la capacité et de l'efficacité économique, les calculs ont montré que l'incidence de la sortie du Royaume-Uni de l'Union serait négligeable et qu'aucune modification de ces objectifs ne serait donc nécessaire dans l'un ou l'autre scénario. Toutefois, la valeur de référence pour les coûts fixés, la valeur de référence pour le coût unitaire fixé et les groupes comparatifs devraient dépendre de l'application, ou non, du droit de l'Union ou d'un accord de retrait au Royaume-Uni le jour de l'entrée en vigueur de la présente décision d'exécution, ou de ce qu'aucun de ces deux scénarios ne s'appliquera.
- (26) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du ciel unique,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Champ d'application

La présente décision s'applique à la troisième période de référence visée à l'article 7 du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

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 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 les objectifs 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: 2,53 % en 2020, 2,47 % en 2021, 2,40 % en 2022, 2,40 % en 2023 et 2,40 % en 2024.

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 pour le domaine de performance clé de la capacité définis 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 2020, de 0,9 minute par vol en 2021, de 0,7 minute par vol en 2022, de 0,5 minute par vol en 2023 et de 0,5 minute par vol en 2024.

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 des coûts unitaires fixés à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne de route de – 1,9 % pour 2020, de – 1,9 % pour 2021, de – 1,9 % pour 2022, de – 1,9 % pour 2023 et de – 1,9 % pour 2024. 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 pour les coûts fixés est de:
 - a) 6 245 065 000 EUR en euros de 2017, dans le cas où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni à une date antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente décision d'exécution et qu'aucun accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni n'est entré en vigueur à cette date;
 - b) 7 047 092 000 EUR en euros de 2017 dans tous les autres cas.
3. La valeur de référence pour le coût unitaire fixé est de:
 - a) 49,29 EUR en euros de 2017, dans le cas où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni à une date antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente décision d'exécution et qu'aucun accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni n'est entré en vigueur à cette date;
 - b) 50,65 EUR en euros de 2017 dans tous les autres cas.

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 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 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 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.

⁽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).

*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) dans le cas où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni à une date antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente décision d'exécution et qu'aucun accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni n'est entré en vigueur à cette date:
 - i) Groupe A: les prestataires de services de navigation aérienne d'Allemagne, de France, d'Espagne et d'Italie;
 - ii) Groupe B: les prestataires de services de navigation aérienne de Norvège, de Suède, du Danemark, de Finlande et d'Irlande;
 - iii) 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;
 - iv) Groupe D: les prestataires de services de navigation aérienne de Chypre, de Malte, d'Estonie, de Lettonie, de Lituanie et de Grèce;
 - v) Groupe E: les prestataires de services de navigation aérienne d'Autriche, de Suisse, de Belgique-Luxembourg et des Pays-Bas;
- b) dans tous les autres cas:
 - i) Groupe A: les prestataires de services de navigation aérienne d'Allemagne, du Royaume-Uni, de France, d'Espagne et d'Italie;
 - ii) Groupe B: les prestataires de services de navigation aérienne de Norvège, de Suède, du Danemark, de Finlande et d'Irlande;
 - iii) 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;
 - iv) Groupe D: les prestataires de services de navigation aérienne de Chypre, de Malte, d'Estonie, de Lettonie, de Lituanie et de Grèce;
 - v) Groupe E: les prestataires de services de navigation aérienne d'Autriche, de Suisse, de Belgique-Luxembourg et des Pays-Bas.

Article 8

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 29 mai 2019.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER
