

DÉCISION (UE) 2022/2425 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 Malte 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

[notifiée sous le numéro C(2022) 8743]

(Les textes en langues anglaise et maltaise sont les seuls faisant foi.)

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

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) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013 ⁽²⁾, et notamment son article 15, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

- (1) Conformément à l'article 10 du règlement d'exécution (UE) 2019/317, les États membres sont tenus d'établir des plans de performance, au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui doivent comprendre des objectifs de performance contraignants pour chaque période de référence du système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau. Ces objectifs de performance doivent être compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union adoptés par la Commission pour la période de référence concernée.
- (2) Les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3») ont été initialement fixés dans la décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission ⁽³⁾. Étant donné que ces objectifs de performance à l'échelle de l'Union ainsi que les projets de plans de performance relatifs à la PR3 présentés en octobre 2019 par les États membres ont été établis avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare en mars 2020, ils ne tiennent pas compte de la réduction considérable du trafic aérien résultant des mesures prises par les États membres et les pays tiers afin de contenir la pandémie.
- (3) En réponse à l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la fourniture de services de navigation aérienne, des mesures exceptionnelles dérogeant aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2019/317 ont été définies pour la PR3 dans le règlement d'exécution (UE) 2020/1627 de la Commission ⁽⁴⁾. La Commission a adopté, le 2 juin 2021, la décision d'exécution (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ fixant des objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour la PR3. Sur cette base, les États membres ont présenté à la Commission, en octobre 2021, des projets de plans de performance contenant des objectifs de performance locaux révisés pour la PR3.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 56 du 25.2.2019, p. 1.

⁽³⁾ Décision d'exécution (UE) 2019/903 de la Commission du 29 mai 2019 fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la troisième période de référence débutant le 1^{er} janvier 2020 et s'achevant le 31 décembre 2024 (JO L 144 du 3.6.2019, p. 49).

⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) 2020/1627 de la Commission du 3 novembre 2020 relatif aux mesures exceptionnelles prises pour la troisième période de référence (2020-2024) du système de performance et de tarification dans le ciel unique européen en raison de la pandémie de COVID-19 (JO L 366 du 4.11.2020, p. 7).

⁽⁵⁾ Décision d'exécution (UE) 2021/891 de la Commission du 2 juin 2021 fixant les objectifs de performance révisés à l'échelle de l'Union pour le réseau de gestion du trafic aérien pour la troisième période de référence (2020-2024) et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/903 (JO L 195 du 3.6.2021, p. 3).

- (4) L'Allemagne, la Belgique, Chypre, la France, la Grèce, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suède étaient les destinataires de la décision d'exécution (UE) 2022/728 de la Commission ⁽⁹⁾. Dans ladite décision, la Commission a constaté que les objectifs d'efficacité économique des services en route proposés par Malte dans son projet de plan de performance pour la PR3 n'étaient pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et a formulé des recommandations pour la révision de ces objectifs.
- (5) En réponse à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, qui a débuté le 24 février 2022, l'Union a imposé des mesures restrictives interdisant aux transporteurs aériens russes, à tout aéronef immatriculé en Russie et à tout aéronef non immatriculé en Russie mais détenu, affrété ou contrôlé d'une quelconque manière par toute personne physique ou morale, toute entité ou tout organisme russe, d'atterrir sur le territoire de l'Union et d'en décoller ou de le survoler. Ces mesures restrictives et les contre-mesures adoptées par la Russie ont entraîné des modifications du trafic aérien dans l'espace aérien européen. Certains États membres ont été fortement touchés par une réduction significative du nombre de survols de l'espace aérien relevant de leur responsabilité. Au niveau de l'Union cependant, l'incidence observée sur le nombre de vols est limitée, ce qui contraste avec la forte réduction du trafic aérien en Europe qui avait résulté de la pandémie de COVID-19.
- (6) Le 13 juillet 2022, Malte a soumis à l'appréciation de la Commission un projet de plan de performance révisé pour la PR3 (ci-après le «projet de plan de performance révisé»).
- (7) L'organe d'évaluation des performances, qui assiste la Commission dans la mise en œuvre du système de performance conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 549/2004, a présenté à la Commission un rapport contenant son avis sur l'évaluation du projet de plan de performance révisé de Malte.
- (8) Conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a évalué la conformité des objectifs de performance locaux contenus dans le projet de plan de performance révisé de Malte sur la base des critères d'évaluation prévus au point 1 de l'annexe IV dudit règlement d'exécution, et en tenant compte des circonstances locales. À l'égard de chaque domaine de performance clé et des objectifs de performance y afférents, la Commission a complété son évaluation en examinant les éléments précisés au point 2 de l'annexe IV dudit règlement d'exécution.
- (9) Les prévisions de trafic de base du service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR») publiées en juin 2022 tiennent compte du changement de circonstances visé au considérant 5. Sur la base de ces prévisions, la Commission observe que la guerre menée par la Russie en Ukraine ne devrait pas entraîner de changements défavorables dans le trafic pour Malte au cours de la PR3.

ÉVALUATION DE LA COMMISSION

Évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité

- (10) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la sécurité, la Commission a évalué la compatibilité des objectifs présentés par Malte concernant l'efficacité de la gestion de la sécurité des prestataires de services de navigation aérienne (ci-après les «PSNA») sur la base du critère prévu au point 1.1 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (11) Les objectifs de performance locaux en matière de sécurité proposés par Malte 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:

⁽⁹⁾ Décision d'exécution (UE) 2022/728 de la Commission du 13 avril 2022 concernant l'incompatibilité de certains objectifs de performance contenus dans les projets de plans de performance au niveau national ou au niveau des blocs d'espace aérien fonctionnels présentés par la Belgique, l'Allemagne, la Grèce, la France, Chypre, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suède conformément au 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 et formulant des recommandations pour la révision de ces objectifs (JO L 135 du 12.5.2022, p. 4).

Malte	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 concerné	Objectif en matière de gestion de la sécurité	2022	2023	2024	Objectifs à l'échelle de l'Union (2024)
MATS	Politique et objectifs de sécurité	C	C	D	C
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	D	D
	Assurance de la sécurité	C	C	D	C
	Promotion de la sécurité	C	C	D	C
	Culture de la sécurité	C	C	C	C

- (12) Les objectifs de sécurité proposés par Malte pour MATS sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union et dépassent même, pour 2024, le niveau d'ambition des objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans les domaines «Politique et objectifs de sécurité», «Assurance de la sécurité» et «Promotion de la sécurité».
- (13) La Commission note que le projet de plan de performance révisé présenté par Malte définit des mesures pour MATS en vue de la réalisation des objectifs locaux en matière de sécurité, telles que la mise en place d'un centre d'opérations de sécurité et d'un centre d'exploitation du réseau, la mise en œuvre de nouveaux logiciels de sécurité, le recrutement de spécialistes de la cybersécurité pour améliorer la gestion des risques, ainsi que la formation du personnel, afin de se conformer aux exigences en matière de gestion du changement énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2017/373.
- (14) Sur la base des constatations figurant aux considérants 11 et 13, 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) 2021/891 doivent être atteints pour la dernière année de la PR3, à savoir 2024, les objectifs figurant dans le projet de plan de performance révisé de Malte devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la sécurité.

Évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement

- (15) En ce qui concerne le domaine de performance clé de l'environnement, la compatibilité des objectifs présentés par Malte relatifs à l'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle a été évaluée sur la base du critère fixé au point 1.2 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés figurant dans le projet de plan de performance révisé de Malte ont été comparés aux valeurs de référence de l'efficacité horizontale des vols en route pertinentes définies dans le plan d'amélioration du réseau de routes européen (ci-après l'«ERNIP») disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3, le 2 juin 2021.
- (16) En ce qui concerne l'année 2020, l'objectif de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans le domaine de performance clé de l'environnement, qui était initialement fixé dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891, étant donné que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustements rétroactifs. De même, les objectifs de performance environnementale au niveau local pour l'année 2021 fixés par les États membres dans les projets de plans de performance présentés en octobre 2021 n'ont pas pu être modifiés rétroactivement dans les projets de plans de performance révisés. Dès lors, la compatibilité des objectifs de performance environnementale locaux avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union devrait être évaluée pour les années civiles 2022, 2023 et 2024.
- (17) Les objectifs de performance dans le domaine de performance clé de l'environnement proposés par Malte et les valeurs de référence nationales correspondantes pour la PR3 provenant de l'ERNIP, exprimés en termes d'efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle, sont les suivants:

Malte	2022	2023	2024
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	1,80 %	1,80 %	1,80 %
Valeurs de référence	1,80 %	1,80 %	1,80 %

- (18) La Commission observe que les objectifs en matière d'environnement proposés par la Malte sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année de 2022 à 2024.
- (19) La Commission note que Malte a présenté, dans le projet révisé de plan de performance, des mesures pour atteindre les objectifs locaux en matière d'environnement, qui comprennent la mise en œuvre d'un espace aérien en route libre au-dessus du niveau de vol. 195, la conception d'une nouvelle région de contrôle terminale et de nouvelles procédures d'arrivée et de départ.
- (20) Sur la base des constatations figurant aux considérants 17 à 19, les objectifs inclus dans le projet de plan de performance révisé de Malte devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'environnement.

Évaluation des objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité

- (21) Pour ce qui est du domaine de performance clé de la capacité, la compatibilité des objectifs présentés par Malte ayant trait 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 au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. En conséquence, les objectifs proposés figurant dans le projet de plan de performance révisé de Malte ont été comparés aux valeurs de référence pertinentes fixées dans le plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3, le 2 juin 2021.
- (22) En ce qui concerne l'année 2020, l'objectif de performance à l'échelle de l'Union pour la PR3 dans le domaine de performance clé de la capacité, qui était initialement fixé dans la décision d'exécution (UE) 2019/903, avant que la pandémie de COVID-19 ne se déclare, n'a pas été révisé par la décision d'exécution (UE) 2021/891, étant donné que le délai d'application de cet objectif avait expiré et que sa mise en œuvre était donc devenue définitive, ne laissant aucune possibilité d'ajustements rétroactifs. De même, les objectifs de performance en matière de capacité au niveau local pour l'année 2021 fixés par les États membres dans les projets de plans de performance présentés en octobre 2021 n'ont pas pu être modifiés rétroactivement dans les projets de plans de performance révisés. Dès lors, la compatibilité des objectifs de performance en matière de capacité au niveau local avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union devrait être évaluée pour les années civiles 2022, 2023 et 2024.
- (23) Les objectifs en matière de capacité en route proposés par Malte pour la PR3, exprimés en minutes de retard ATFM par vol, ainsi que les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel sont les suivants:

Malte	2022	2023	2024
Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité , exprimés en minutes de retard ATFM par vol	0,01	0,01	0,01
Valeurs de référence	0,01	0,01	0,01

- (24) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité proposés par Malte sont égaux aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chaque année de 2022 à 2024.

- (25) La Commission observe que Malte a présenté, dans le projet de plan de performance, des mesures pour la réalisation des objectifs locaux en matière de capacité en route. Ces mesures comprennent une augmentation du nombre d'équivalents temps plein de contrôleurs de la circulation aérienne d'ici la fin de la PR3 et la mise en place d'un espace aérien en cheminement libre.
- (26) Sur la base des constatations figurant aux considérants 23 à 25, les objectifs inclus dans le projet de plan de performance révisé de Malte devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de la capacité.

Examen des projets d'objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux

- (27) En ce qui concerne les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1^{er}, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation des objectifs en matière de capacité en route par l'examen des objectifs en matière de capacité pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317. Ces objectifs n'ont pas suscité d'inquiétudes dans le cas de Malte.

Évaluation des objectifs de performance révisés dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique

- (28) La Commission a conclu dans la décision d'exécution (UE) 2022/728 que les objectifs en matière d'efficacité économique des services en route figurant dans le projet de plan de performance présenté par Malte en 2021 n'étaient pas compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Malte a proposé des objectifs révisés en matière d'efficacité économique des services en route dans le cadre de son projet de plan de performance révisé.
- (29) Le tableau ci-dessous présente les objectifs de performance initiaux en matière d'efficacité économique relatifs à la PR3 pour la zone tarifaire de route de Malte, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance présenté en 2021, et les objectifs de performance correspondants après révision, tels qu'ils figurent dans le projet de plan de performance révisé qui a été présenté en juillet 2022.

Zone tarifaire de route de Malte	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique initiaux des services en route (figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2021), exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR
Objectifs d'efficacité économique révisés des services en route (figurant dans le projet de plan de performance révisé), exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	27,44 EUR	21,61 EUR	22,09 EUR

- (30) La Commission observe que Malte a révisé ses objectifs locaux en matière d'efficacité économique pour la période allant de 2022 à 2024, ce qui se traduit, par rapport au projet de plan de performance présenté en 2021, par une diminution globale du coût unitaire fixé (ci-après le «DUC») de 12,3 % sur ces trois années et de 8,7 % au cours de la PR3 dans son ensemble. Ces réductions du DUC résultent à la fois des hypothèses de trafic actualisées qui ont été utilisées dans le projet de plan de performance révisé pour chaque année de 2022 à 2024 et de la révision à la baisse des coûts fixés exprimés en termes réels en prix de 2017 pour ces mêmes années.

- (31) Les modifications apportées aux prévisions de trafic pour chaque année de 2022 à 2024 sont présentées dans le tableau ci-dessous. La Commission relève que les prévisions de trafic utilisées dans le projet de plan de performance révisé sont fondées sur les prévisions de trafic de base de juin 2022 du service STATFOR d'Eurocontrol.

Zone tarifaire de route de Malte	2022	2023	2024
Prévisions de trafic initiales (figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2021), exprimées en milliers d'unités de services en route	714	957	1 002
Prévisions de trafic actualisées (figurant dans le projet de plan de performance révisé), exprimées en milliers d'unités de services en route	811	1 006	1 044
Différence	+ 13,6 %	+ 5,1 %	+ 4,3 %

- (32) Les coûts fixés révisés pour chaque année de 2022 à 2024, exprimés en termes réels en prix de 2017, sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Zone tarifaire de route de Malte	2022	2023	2024
Coûts fixés initiaux en termes réels en prix de 2017 (figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2021)	23 Mio EUR	24 Mio EUR	25 Mio EUR
Coûts fixés révisés en termes réels en prix de 2017 (figurant dans le projet de plan de performance révisé)	22 Mio EUR	22 Mio EUR	23 Mio EUR
Différence	– 2,2 %	– 8,5 %	– 7,4 %

- (33) Le projet de plan de performance révisé comprend une actualisation des prévisions d'inflation pour Malte pour chaque année civile de 2022 à 2024, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Zone tarifaire de route de Malte	2022	2023	2024
Indice d'inflation initial, accompagné des prévisions de variation de l'inflation en glissement annuel entre parenthèses (données figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2021)	106,7 (1,8 %)	108,8 (2,0 %)	111,0 (2,0 %)
Indice d'inflation révisé, accompagné des variations de l'inflation en glissement annuel entre parenthèses (données figurant dans le projet de plan de performance révisé)	109,7 (4,7 %)	112,8 (2,8 %)	115,1 (2,1 %)

- (34) En raison de l'actualisation des prévisions d'inflation, les coûts fixés révisés en termes nominaux pour l'année 2022 restent largement inchangés. Toutefois, la Commission observe que Malte a revu à la baisse les coûts nominaux fixés pour les années 2023 et 2024.

Zone tarifaire de route de Malte	2022	2023	2024
Coûts fixés initiaux en termes nominaux (figurant dans le projet de plan de performance présenté en 2021)	24 Mio EUR	25 Mio EUR	27 Mio EUR
Coûts fixés révisés en termes nominaux (figurant dans le projet de plan de performance révisé)	24 Mio EUR	24 Mio EUR	26 Mio EUR
Différence	– 0,2 %	– 5,8 %	– 4,5 %

- (35) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs révisés en matière d'efficacité économique proposés pour la zone tarifaire de route maltaise sur la base des critères fixés aux points 1.4 a), b) et c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (36) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 a) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route au niveau de la zone tarifaire de – 1,0 % au cours de la PR3 dépasse le niveau d'ambition de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période. La Commission observe qu'il s'agit d'une amélioration par rapport à la tendance du DUC de + 2,0 % calculée sur la base du projet de plan de performance présenté en 2021.
- (37) En ce qui concerne le critère fixé au point 1.4 b) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la tendance du DUC pour les services en route à long terme au niveau de la zone tarifaire au cours de la deuxième période de référence (ci-après la «PR2») et de la PR3 de + 0,3 % n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de – 1,3 % au cours de la même période. La Commission observe qu'il s'agit toutefois d'une amélioration par rapport à la tendance du DUC à long terme de + 1,6 % calculée sur la base du projet de plan de performance présenté en 2021.
- (38) En ce qui concerne le critère prévu au point 1.4 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission observe que la valeur de référence pour le DUC de 22,98 EUR de Malte en euros de 2017 est inférieure de 19,7 % à la valeur de référence moyenne de 28,64 EUR en euros de 2017 du groupe comparatif pertinent.
- (39) Comme indiqué au considérant 36, les objectifs d'efficacité économique révisés de Malte se traduisent par une tendance du DUC au cours de la PR3 qui dépasse largement le niveau d'ambition correspondant à l'échelle de l'Union et montre une réduction du DUC au cours de la période de référence. En outre, ainsi qu'il ressort du considérant 38, Malta affiche une bonne performance en matière d'efficacité économique par rapport à la valeur de référence pour 2019, qui est sensiblement inférieure à la moyenne correspondante du groupe comparatif. Enfin, la Commission relève que Malte a revu à la baisse les coûts fixés pour la PR3, tant en termes réels que nominaux, tout en prévoyant d'assurer un trafic supplémentaire sur la base des prévisions actualisées de trafic pour la PR3. Par conséquent, la Commission considère que l'écart par rapport à la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union, observé au considérant 37, n'empêche pas d'établir la compatibilité avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union en ce qui concerne Malte.
- (40) Eu égard aux observations qui précèdent, la Commission note que Malte a tenu compte de manière satisfaisante des recommandations énoncées à l'article 3 de la décision d'exécution (UE) 2022/728.
- (41) Sur la base des constatations figurant aux considérants 29 à 40, les objectifs inclus dans le projet de plan de performance révisé de Malte devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union dans le domaine de performance clé de l'efficacité économique.

Examen des objectifs révisés en matière d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux

- (42) En ce qui concerne les aéroports qui relèvent du champ d'application du règlement d'exécution (UE) 2019/317 au titre de l'article 1^{er}, paragraphes 3 et 4, dudit règlement, la Commission a complété son évaluation des objectifs d'efficacité économique des services en route par l'examen des objectifs d'efficacité économique pour les services de navigation aérienne terminaux conformément au point 2.1 c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (43) Dans la décision d'exécution (UE) 2022/728, la Commission a exprimé des préoccupations concernant les objectifs en matière d'efficacité économique pour les services terminaux proposés par Malte dans le projet de plan de performance présenté en 2021 et a estimé que Malte devait justifier davantage ces objectifs ou les revoir à la baisse. La Commission note toutefois que Malte a, au contraire, revu ces objectifs à la hausse, à l'exception de l'année 2023, sans fournir les justifications correspondantes.
- (44) La Commission observe que la tendance du DUC pour les services terminaux de Malte de + 5,0 % au cours de la PR3 reste supérieure à la tendance du DUC pour les services en route de – 1,0 %, ainsi qu'à la tendance réelle du DUC pour les services terminaux de + 0,6 % observée au cours de la PR2. En outre, la tendance du DUC pour les services terminaux au cours de la PR3 s'est détériorée par rapport à la tendance du DUC pour les services terminaux de + 4,3 % observée dans le projet de plan de performance présenté en 2021.

- (45) Sur la base de ce qui a été dit aux considérants 43 et 44, la Commission conclut que les objectifs révisés de performance en matière d'efficacité économique des services terminaux proposés par la Grèce restent un sujet de préoccupation. La Commission réitère donc son point de vue, déjà exprimé dans la décision d'exécution (UE) 2022/728, selon lequel Malte devrait revoir à la baisse ces objectifs ou fournir des justifications adéquates pour ces objectifs, y compris en ce qui concerne les hausses de coûts supplémentaires appliquées durant les années 2022 et 2024. La Commission invite Malte à répondre à cette observation 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.

Examen des mécanismes incitatifs visés à l'article 11 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 complétant l'évaluation par la Commission des objectifs en matière de capacité

- (46) Conformément au point 2.1 f) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317, en ce qui concerne l'évaluation des objectifs locaux en matière de capacité, la Commission a examiné les mécanismes incitatifs contenus dans le projet de plan de performance révisé de Malte. La Commission a examiné, en particulier, si ces mécanismes incitatifs remplissent les exigences de fond énoncées à l'article 11, paragraphes 1 et 3, du règlement d'exécution (UE) 2019/317. La Commission note que Malte n'a apporté aucune modification à ces mécanismes incitatifs par rapport au projet de plan de performance présenté en 2021.
- (47) Au regard des mécanismes de capacité en route et des services terminaux proposés par Malte, sur la base de conseils experts fournis par l'organe d'évaluation des performances, la Commission doute fortement que les désavantages financiers maximaux proposés, qui s'élèvent à respectivement 0,5 % et 0,25 % des coûts fixés, aient une incidence significative sur les revenus exposés au risque, ainsi que l'exige l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (48) Par conséquent, Malte devrait réviser, 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, ses mécanismes incitatifs pour atteindre les objectifs en matière de capacité en route et des services terminaux, de sorte que les désavantages financiers maximaux découlant de ces mécanismes incitatifs soient fixés à un niveau ayant une incidence significative sur les revenus exposés au risque, comme l'exige expressément l'article 11, paragraphe 3, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, ce qui selon la Commission devrait entraîner un désavantage financier maximal égal ou supérieur à 1 % des coûts fixés.

CONCLUSIONS

- (49) À la lumière de tout ce qui précède, la Commission constate que les objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé présenté par Malte sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance révisé présenté par Malte en application du règlement (CE) n° 549/2004 et énumérés en annexe de la présente décision sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence définis dans la décision d'exécution (UE) 2021/891.

Article 2

La République de Malte est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 5 décembre 2022.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance figurant dans le projet de plan de performance révisé présenté par Malte en application du règlement (CE) n° 549/2004, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA SÉCURITÉ

Efficacité de la gestion de la sécurité

Malte	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 concerné	Objectif en matière de gestion de la sécurité	2022	2023	2024
MATS	Politique et objectifs de sécurité	C	C	D
	Gestion des risques pour la sécurité	C	C	D
	Assurance de la sécurité	C	C	D
	Promotion de la sécurité	C	C	D
	Culture de la sécurité	C	C	C

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Efficacité horizontale moyenne des vols en route de la trajectoire réelle

Malte	2022	2023	2024
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	1,80 %	1,80 %	1,80 %

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ

Retard ATFM moyen en route en minutes par vol

Malte	2022	2023	2024
Objectifs de performance dans le domaine de performance clé de la capacité , exprimés en minutes de retard ATFM par vol	0,01	0,01	0,01

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route

Zone tarifaire de route de Malte	Valeur de référence 2014	Valeur de référence 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Objectifs révisés en matière d'efficacité économique des services en route , exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	27,44 EUR	21,61 EUR	22,09 EUR