

DÉCISION (UE) 2022/2494 DE LA COMMISSION**du 9 décembre 2022****relative à l'approbation d'une demande présentée par la Lituanie en vue de la révision de ses objectifs de performance pour la troisième période de référence***[notifiée sous le numéro C(2022) 8985]***(Le texte en langue lituanienne est le seul 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 18, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

- (1) Conformément à l'article 11 du règlement (CE) n° 549/2004, un système de performance pour les services de navigation aérienne doit être instauré, comportant des plans de performance nationaux fixant des objectifs de performance contraignants et compatibles avec les objectifs à l'échelle de l'Union adoptés par la Commission pour la période de référence concernée. Les règles détaillées concernant ces plans de performance sont énoncées dans le règlement d'exécution (UE) 2019/317. Conformément à l'article 11, paragraphe 3, point c), du règlement (CE) n° 549/2004, la Commission évalue la compatibilité des objectifs de performance fixés par les États membres avec les objectifs de performance correspondants à l'échelle de l'Union.
- (2) Le 13 avril 2022, la Commission a adopté la décision (UE) 2022/769 ⁽³⁾, dans laquelle elle a conclu que les objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par la République de Lituanie (ci-après la «Lituanie») pour la troisième période de référence (ci-après la «PR3») étaient compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union. Sur la base de la décision (UE) 2022/769, la Lituanie a formellement adopté son plan de performance pour la PR3 conformément à l'article 16, point a), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (3) Le 26 août 2022, la Lituanie a présenté à la Commission une demande de révision de ses objectifs de performance en matière de capacité en route et d'efficacité économique des services en route pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, sur la base de l'article 18, paragraphe 1, point a) ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

⁽¹⁾ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 56 du 25.2.2019, p. 1.

⁽³⁾ Décision (UE) 2022/769 de la Commission du 13 avril 2022 concernant la compatibilité des objectifs de performance contenus dans le projet de plan de performance présenté par la Lituanie 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 139 du 18.5.2022, p. 116).

- (4) Conformément à l'article 18, paragraphe 1, point b), du règlement d'exécution (UE) 2019/317, la Commission a vérifié si la demande de révision présentée par la Lituanie était nécessaire et proportionnée au regard des justifications fournies et a évalué la compatibilité des objectifs de performance révisés prévus avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, à la lumière des critères d'évaluation définis à l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (5) 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 de la demande de révision présentée par la Lituanie.

JUSTIFICATION DE LA RÉVISION DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE

- (6) La Lituanie considère que la demande de révision de ses objectifs de performance pour la PR3 est justifiée par la survenance des circonstances imprévisibles découlant de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, qui a débuté le 24 février 2022.
- (7) La Lituanie estime que les hypothèses initiales sur la base desquelles ses objectifs de performance ont été fixés ne sont plus valables en raison de la réduction significative du nombre de survols de l'espace aérien lituanien, qui est la conséquence de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, des sanctions imposées par l'Union qui en découlent et des contre-mesures prises par la Russie. La Lituanie précise que les mouvements aériens exploités selon les règles de vol aux instruments (IFR) dans son espace aérien et le nombre d'unités de services en route enregistrées pour ces vols devraient tous deux diminuer de manière significative par rapport aux hypothèses en matière de trafic contenues dans le plan de performance.
- (8) Les mouvements IFR prévus dans la demande de révision de la Lituanie pour sa zone tarifaire de route pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, par rapport aux chiffres figurant dans le plan de performance, sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Lituanie Mouvements IFR par an	2022	2023	2024
<i>Prévisions de trafic figurant dans le plan de performance, exprimées en milliers de mouvements IFR</i>	220	255	291
Prévisions de trafic actualisées , exprimées en milliers de mouvements IFR	186	213	217
Différence	– 15,5 %	– 16,5 %	– 25,4 %

- (9) Les unités de services prévues par la Lituanie pour sa zone tarifaire de route pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, par rapport aux chiffres figurant dans le plan de performance, sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Lituanie Unités de services en route par an	2022	2023	2024
<i>Prévisions de trafic figurant dans le plan de performance, exprimées en milliers d'unités de services</i>	506	611	673
Prévisions de trafic actualisées , exprimées en milliers d'unités de services en route	372	416	435
Différence	– 26,4 %	– 32,0 %	– 35,4 %

- (10) La Commission note que, dans sa demande de révision, la Lituanie a utilisé des prévisions de trafic local pour les mouvements IFR et les unités de services qui sont supérieures aux prévisions de trafic de base du service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR») publiées en juin 2022. Les projections de trafic local de la Lituanie sont plus optimistes que les prévisions STATFOR. La Lituanie explique que la différence est due à l'utilisation de données plus récentes sur l'évolution du trafic, selon lesquelles les fortes pertes de trafic enregistrées en mars et en avril 2022 ont été partiellement résorbées au cours des mois suivants.
- (11) Par rapport au plan de performance, les réductions annuelles du nombre d'unités de services pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 se situent approximativement entre – 26 % et – 35 %. Le nombre de mouvements aériens exploités selon les règles de vol aux instruments (IFR) dans l'espace aérien lituanien ne devrait toutefois pas diminuer au même rythme que les unités de services en route. Ce décalage s'explique par la réduction significative des survols, qui génère en moyenne un nombre proportionnellement plus élevé d'unités de services en route que de vols à l'arrivée ou au départ d'aéroports en Lituanie. La Commission note donc que la charge de travail du prestataire de services de navigation aérienne (ci-après le «PSNA»), qui est déterminée par les mouvements de vol contrôlé, ne devrait pas diminuer en corrélation avec la baisse des recettes due à la diminution du nombre d'unités de services en route.
- (12) La Lituanie explique que l'insuffisance des recettes provenant des redevances de navigation aérienne due à la baisse des niveaux de trafic, conjuguée à une inflation élevée et à la pression exercée sur les salaires par le marché du travail, nuit gravement à la capacité du PSNA à respecter les obligations financières futures et à mettre en œuvre les investissements prévus. La Lituanie déclare donc qu'il est essentiel de réviser les objectifs de performance pour garantir la solidité financière du PSNA et doter de ressources suffisantes l'autorité nationale de surveillance, qui est financée par les recettes provenant des redevances des services de navigation aérienne.
- (13) La Commission reconnaît que les hypothèses initiales qui sous-tendent le plan de performance de la Lituanie ne sont plus valables en raison de la réduction significative du trafic aérien découlant de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine. En outre, la Commission convient que la révision des objectifs de performance est nécessaire et proportionnée afin de garantir la viabilité opérationnelle et financière du PSNA et de remédier au manque de liquidités auquel il est confronté en raison du changement de circonstances.
- (14) La Commission considère donc que la demande de révision présentée par la Lituanie remplit les conditions pour la révision des objectifs de performance locaux énoncées à l'article 18, paragraphe 1, point a) ii), du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

ÉVALUATION DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE RÉVISÉS PRÉVUS

Objectifs de performance en matière de capacité

- (15) La Lituanie demande de pouvoir réviser ses objectifs en matière de capacité en route pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 pour faire face au changement de circonstances décrit aux considérants 6 à 13, en particulier la baisse du nombre de mouvements IFR prévue pour ces années civiles et son incidence sur la fourniture de capacité.
- (16) Le tableau suivant présente les objectifs de performance en matière de capacité en route de la Lituanie pour la PR3, tels qu'ils figurent dans le plan de performance, et les objectifs de performance révisés prévus, tels qu'ils sont proposés par la Lituanie dans sa demande de révision. Le tableau présente également les valeurs de référence correspondantes tirées du plan de réseau opérationnel disponible au moment de l'adoption des objectifs de performance à l'échelle de l'Union révisés pour la PR3, c'est-à-dire le 2 juin 2021, qui ont été utilisées par la Commission aux fins de l'évaluation de la compatibilité des objectifs locaux en matière de capacité avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union, sur la base du critère établi au point 1.3 de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.

Lituanie	2022	2023	2024
Objectifs en matière de capacité en route figurant dans le plan de performance, exprimés en minutes de retard de la gestion des courants de trafic aérien («ATFM») par vol	0,03	0,03	0,03
Objectifs en matière de capacité en route révisés prévus , exprimés en minutes de retard de l'ATFM par vol	0,02	0,02	0,02
Valeurs de référence	0,03	0,03	0,03

- (17) La Commission observe que les objectifs en matière de capacité révisés prévus qui sont proposés par la Lituanie sont inférieurs aux valeurs de référence nationales correspondantes pour chacune des années civiles, et donc plus ambitieux.
- (18) La Commission note en outre que la Lituanie a adapté les mesures énoncées dans le plan de performance pour atteindre les objectifs locaux en matière de capacité en route afin de tenir compte du changement de circonstances.
- (19) Par conséquent, ainsi qu'il ressort des considérants 16, 17 et 18, les objectifs en matière de capacité en route proposés par la Lituanie dans sa demande de révision devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

Objectifs de performance en matière d'efficacité économique

- (20) La Lituanie demande de pouvoir réviser ses objectifs d'efficacité économique des services en route pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 pour faire face au changement de circonstances décrit aux considérants 6 à 13, en particulier la baisse des prévisions des unités de services pour ces années civiles et son incidence sur les recettes et la solidité financière du PSNA.
- (21) Le tableau suivant présente les objectifs de performance en matière d'efficacité économique des services en route pour la zone tarifaire de la Lituanie pour la PR3, tels qu'ils figurent dans le plan de performance, et les objectifs de performance révisés prévus pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, tels qu'ils sont proposés par la Lituanie dans sa demande de révision. Les valeurs de référence pour 2014 et 2019 et les objectifs de performance pour 2020 et 2021 restent inchangés.

Zone tarifaire de route de la Lituanie	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route figurant dans le plan de performance, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	44,40 EUR	41,02 EUR	37,52 EUR
Objectifs d'efficacité économique des services en route révisés prévus , exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	48,87 EUR	46,90 EUR	45,96 EUR

- (22) La Commission observe que la révision prévue par la Lituanie de ses objectifs locaux en matière d'efficacité économique pour 2022, 2023 et 2024 se traduit, par rapport au plan de performance, par une augmentation globale du coût unitaire fixé (ci-après le «DUC») de 16,0 % sur ces trois années civiles et de 11,1 % au cours de la PR3 dans son ensemble. Ces augmentations du DUC résultent entièrement de la détérioration significative des prévisions des unités de services exposées au considérant 9, qui est une conséquence de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine.
- (23) La Lituanie a toutefois partiellement compensé la diminution du nombre d'unités de services prévues pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 en réduisant les coûts fixés. La Commission note que la Lituanie propose de réviser à la baisse les coûts fixés exprimés en termes réels en prix de 2017 pour chacune de ces années, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Zone tarifaire de route de la Lituanie	2022	2023	2024
Coûts fixés initiaux en termes réels en prix de 2017 (figurant dans le plan de performance)	22,5 Mio EUR	25,1 Mio EUR	25,3 Mio EUR
Coûts fixés révisés prévus en termes réels en prix de 2017	18,2 Mio EUR	19,5 Mio EUR	20,0 Mio EUR
Différence	– 19,0 %	– 22,2 %	– 20,8 %

- (24) La demande de révision comprend une actualisation des prévisions d'inflation pour la Lituanie pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Zone tarifaire de route de la Lituanie	2022	2023	2024
<i>Indice d'inflation initial, accompagné des prévisions de variation de l'inflation en glissement annuel entre parenthèses (données figurant dans le plan de performance)</i>	112,4 (2,8 %)	115,4 (2,7 %)	117,8 (2,1 %)
Indice d'inflation révisé, accompagné des variations de l'inflation en glissement annuel entre parenthèses	130,6 (17,9 %)	141,7 (8,5 %)	146,0 (3,0 %)

- (25) Le tableau ci-dessous présente les coûts fixés en termes nominaux pour les années civiles 2022, 2023 et 2024.

Zone tarifaire de route de la Lituanie	2022	2023	2024
<i>Coûts fixés initiaux en termes nominaux (figurant dans le plan de performance)</i>	24,5 Mio EUR	27,9 Mio EUR	28,6 Mio EUR
Coûts fixés révisés prévus en termes nominaux	21,9 Mio EUR	24,9 Mio EUR	26,1 Mio EUR
Différence	– 10,4 %	– 10,9 %	– 8,9 %

- (26) La Commission observe que la Lituanie a revu à la baisse les coûts fixés en termes nominaux pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, malgré la révision à la hausse des prévisions d'inflation. La Commission relève que les mesures de maîtrise des coûts mises en place par la Lituanie non seulement neutralisent l'incidence de l'augmentation prévue de l'inflation sur la base des coûts, mais entraînent également une réduction supplémentaire significative des coûts fixés imputés aux usagers de l'espace aérien.
- (27) La Commission a évalué la compatibilité des objectifs d'efficacité économique révisés prévus proposés par la Lituanie sur la base des points 1.4 a), b) et c) de l'annexe IV du règlement d'exécution (UE) 2019/317.
- (28) En ce qui concerne le 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 + 5,1 % au cours de la PR3 n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union de + 1,0 % au cours de la même période.
- (29) En ce qui concerne le 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 + 0,2 % n'atteint pas la tendance à l'échelle de l'Union à long terme de – 1,3 % au cours de la même période.
- (30) Comme indiqué aux considérants 8 et 9, la Commission rappelle que les modifications du trafic découlant de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine ont entraîné une grave détérioration des perspectives de trafic de la Lituanie pour la PR3, ce qui se traduit par une diminution substantielle du nombre d'unités de services prévues pour les années civiles 2022, 2023 et 2024. Il est donc nécessaire et approprié d'examiner, aux fins des critères d'évaluation analysés aux considérants 28 et 29, la question de savoir si la Lituanie peut respecter les tendances en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union en l'absence de la réduction importante du trafic pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 découlant du changement de circonstances.
- (31) À cette fin, la Commission a recalculé la tendance du DUC de la Lituanie au cours de la PR3 et la tendance du DUC à long terme de la Lituanie au cours de la PR2 et de la PR3 en utilisant les prévisions de trafic de base d'octobre 2021 du service de statistiques et de prévisions d'Eurocontrol («STATFOR»). Ce nouveau calcul a abouti à un ajustement de la tendance du DUC pour la Lituanie de – 7,9 % au cours de la PR3 et à un ajustement de la tendance du DUC pour les services en route à long terme pour la Lituanie de – 5,5 % au cours de la PR2 et de la PR3. Ces deux tendances ajustées sont nettement inférieures aux tendances correspondantes du DUC à l'échelle de l'Union, à savoir, respectivement, + 1,0 % et – 1,3 %. Par conséquent, en l'absence des modifications du trafic découlant de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, la Lituanie remplit les critères d'évaluation analysés aux considérants 28 et 29.

- (32) En ce qui concerne le 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 37,64 EUR au niveau de la zone tarifaire de la Lituanie (en prix de 2017) est supérieure de 46,4 % à la valeur de référence moyenne de 25,71 EUR (en prix de 2017) du groupe comparatif pertinent.
- (33) La Commission reconnaît que les objectifs d'efficacité économique révisés prévus pour la zone tarifaire de la Lituanie sont supérieurs aux objectifs initiaux figurant dans le plan de performance adopté en 2022. Toutefois, cette détérioration est entièrement due aux hypothèses nettement plus basses en matière de trafic. Si l'on exclut l'incidence négative des modifications du trafic découlant de la guerre menée par la Russie contre l'Ukraine, il est clair que la Lituanie respecte à la fois la tendance du DUC à l'échelle de l'Union et la tendance du DUC à long terme à l'échelle de l'Union. Indépendamment de la différence entre la valeur de référence de la Lituanie et la moyenne du groupe comparatif visée au considérant 32, la Commission estime qu'il y a des raisons suffisantes de considérer que les objectifs d'efficacité économique révisés prévus de la Lituanie sont compatibles avec les objectifs de performance en matière d'efficacité économique à l'échelle de l'Union pour la PR3.
- (34) En outre, ainsi qu'il ressort des considérants 23 à 26, la Commission note que la Lituanie a pris des mesures de maîtrise des coûts pour atténuer ces circonstances exceptionnelles en réduisant considérablement ses coûts fixes, aussi bien en termes réels que nominaux, pour le reste de la PR3. Les mesures connexes énoncées dans la demande de révision de la Lituanie comprennent le report des recrutements pour certains postes vacants et une réduction du nombre prévu de contrôleurs de la circulation aérienne en fonction pour le reste de la PR3. La Commission considère que ces mesures de maîtrise des coûts sont, dans l'ensemble, proportionnées à la baisse du nombre de mouvements IFR prévue pour les années civiles 2022, 2023 et 2024, comme indiqué au considérant 8.
- (35) Par conséquent, ainsi qu'il ressort des considérants 20 à 34, les objectifs révisés en matière d'efficacité économique des services en route proposés par la Lituanie dans sa demande de révision devraient être considérés comme compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union.

CONCLUSIONS

- (36) Par conséquent, ainsi qu'il ressort des considérants 6 à 35, il convient d'autoriser la Lituanie à réviser ses objectifs de performance en matière de capacité et d'efficacité économique pour les années civiles 2022, 2023 et 2024 conformément à la demande de révision présentée le 26 août 2022,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de révision présentée par la Lituanie le 26 août 2022, en ce qui concerne ses objectifs de performance pour la troisième période de référence dans les domaines de performance clés de la capacité et de l'efficacité économique, est approuvée.

La Lituanie est autorisée à adopter un plan de performance révisé comprenant les objectifs de performance proposés, énumérés en annexe, qui sont compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour la troisième période de référence.

Article 2

La République de Lituanie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 9 décembre 2022.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

ANNEXE

Objectifs de performance figurant dans la demande présentée par la Lituanie en vue de la révision de ses objectifs de performance pour la troisième période de référence, jugés compatibles avec les objectifs de performance à l'échelle de l'Union

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE LA CAPACITÉ**Retard ATFM en route en minutes par vol**

Lituanie	2022	2023	2024
Objectifs en matière de capacité en route révisés prévus, exprimés en minutes de retard ATFM par vol	0,02	0,02	0,02

DOMAINE DE PERFORMANCE CLÉ DE L'EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE**Coût unitaire fixé pour les services de navigation aérienne en route**

Zone tarifaire de route de la Lituanie	2022	2023	2024
Objectifs d'efficacité économique des services en route révisés prévus, exprimés en coût unitaire fixé pour les services en route (en termes réels en prix de 2017)	48,87 EUR	46,90 EUR	45,96 EUR