

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le XXX
COM(2008) 388

YY/XXXX (COD)

**PROPOSITION DE RÈGLEMENT (CE) N° xxx/200x
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE)
n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique
européen**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

**PROPOSITION DE RÈGLEMENT (CE) N° xxx/200x
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité³,
considérant ce qui suit:

- (1) La mise en œuvre de la politique commune des transports exige un système de transport aérien performant qui permette le fonctionnement sûr, régulier et durable des services de transport aérien et qui facilite donc la libre circulation des marchandises, des personnes et des services.
- (2) L'adoption par le Parlement européen et le Conseil du règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen⁴, du règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen⁵, du règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen⁶ et du règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien⁷ (premier paquet législatif sur le ciel unique européen) a établi une base juridique solide pour un système de gestion du trafic aérien (ATM) ininterrompu, interopérable et sûr.
- (3) Afin d'achever la création du ciel unique européen, il est nécessaire d'arrêter de nouvelles mesures au niveau communautaire visant, en particulier, à améliorer les performances du système aéronautique européen dans des domaines essentiels comme la sécurité, la capacité, l'efficacité des opérations de vol, la rentabilité et l'environnement dans le respect des objectifs impératifs de sécurité.

¹ JO C...

² JO C...

³ JO C...

⁴ JO L 96 du 31.3.2004, p. 1.

⁵ JO L 96 du 31.3.2004, p. 10.

⁶ JO L 96 du 31.3.2004, p. 20.

⁷ JO L 96 du 31.3.2004, p. 26.

- (4) L'industrie aéronautique, les États membres et d'autres parties intéressées souhaitent vivement que le cadre réglementaire applicable au transport aérien en Europe soit simplifié et plus efficace, il a été institué, en novembre 2006, un groupe de haut niveau sur l'avenir du cadre réglementaire européen en matière d'aviation (ci-après "le groupe de haut niveau"). Ce groupe, composé de représentants de la plupart des parties intéressées, a présenté, en juillet 2007, un rapport contenant un ensemble de recommandations sur les moyens d'accroître les performances et de mieux gérer le système aéronautique européen.
- (5) À sa réunion du 7 avril 2008, le Conseil de l'Union européenne a invité la Commission à mettre au point, conformément aux recommandations du groupe de haut niveau, une approche globale du système, en tenant compte du concept de "porte à porte", pour renforcer la sécurité, améliorer la gestion du trafic aérien et accroître la rentabilité.
- (6) Le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)⁸ préconise d'établir et de mettre en œuvre un plan directeur ATM. La mise en œuvre du plan directeur ATM exige des mesures réglementaires qui étayent l'élaboration, l'introduction et le financement de nouveaux concepts et technologies. Cela doit aboutir à un système composé d'éléments totalement harmonisés et interopérables, garantie d'une haute performance des activités de transport aérien en Europe.
- (7) Le groupe de haut niveau a recommandé d'accorder la même importance à l'environnement qu'à la sécurité et à l'efficacité dans le système aéronautique et a insisté sur le fait que l'industrie et les législateurs doivent collaborer pour faire en sorte que la gestion du trafic aérien contribue autant que possible à la viabilité.
- (8) Pour assurer une supervision cohérente et fiable de la fourniture de services en Europe, il faut garantir aux autorités nationales de surveillance assez d'indépendance et de ressources.
- (9) Les partenaires sociaux doivent être informés et consultés sur toutes les mesures ayant des implications sociales importantes. Le comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre partenaires sociaux au niveau européen⁹ doit également être consulté.
- (10) Pour parvenir à une gestion du trafic aérien et à des services de navigation aérienne plus performants, il est nécessaire d'établir un cadre pour la définition, la réalisation et le respect d'objectifs contraignants dans des domaines essentiels de performance en tenant compte des politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il est indispensable qu'un tel cadre prévoit un mécanisme approprié de compte rendu, d'examen, d'évaluation et de diffusion des données de performance de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, ainsi que des mesures incitatives et dissuasives adaptées pour favoriser la réalisation des objectifs.
- (11) Il est nécessaire d'adapter au progrès technique le premier paquet législatif sur le ciel unique européen.

⁸ JO L 64 du 2.3.2007, p. 1.

⁹ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1792/2006 de la Commission (JO L 362 du 20.12.2006, p. 1).

- (12) Il faut préciser que les États membres ne peuvent pas refuser de désigner un prestataire de services de navigation aérienne au motif qu'il est établi dans un autre État membre ou qu'il appartient à des ressortissants de cet État membre.
- (13) Les blocs d'espace aérien fonctionnels sont des éléments déterminants pour développer la coopération entre les prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les performances et de créer des synergies. Les États membres doivent créer des blocs d'espace aérien fonctionnels d'ici à la fin de 2012 au plus tard.
- (14) Si l'amélioration des performances, en particulier la mise en œuvre du plan directeur ATM, exige plus de ressources que celles actuellement disponibles, il convient de prendre des dispositions pour financer des projets communs.
- (15) Les rapports de la commission d'examen des performances d'Eurocontrol et le rapport final du groupe de haut niveau confirment qu'il est impossible de développer isolément le réseau de routes aériennes et la structure de l'espace aérien étant donné que chaque État membre fait partie intégrante du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN), tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Communauté.
- (16) Il faut donc créer un espace aérien opérationnel de plus en plus intégré pour la circulation aérienne générale.
- (17) Une région européenne d'information de vol (REIV) englobant l'espace aérien sous la responsabilité des États membres doit faciliter la planification commune et l'exploitation intégrée afin d'éliminer les goulets d'étranglement régionaux.
- (18) Les usagers de l'espace aérien ne bénéficient pas des mêmes conditions d'accès à l'espace aérien communautaire ni de la même liberté de mouvement à l'intérieur de celui-ci. Cela est dû à l'absence de règles communautaires harmonisées, en particulier d'une classification harmonisée de l'espace aérien. Il appartient donc à la Commission d'harmoniser ces règles sur la base des normes de l'OACI.
- (19) Le réseau européen de gestion du trafic aérien doit être conçu et mis en place dans un souci d'efficacité, de sécurité et de viabilité écologique de l'ensemble du réseau de transport aérien. Comme indiqué dans le rapport de la commission d'examen des performances d'Eurocontrol sur l'évaluation des initiatives de blocs d'espace aérien fonctionnels et de leur contribution à l'amélioration des performances, on pourrait mieux y parvenir par une gestion coordonnée du réseau de transport aérien au niveau communautaire.
- (20) Il est essentiel de mettre en place une structure commune et harmonisée de l'espace aérien en termes de routes, de fonder l'organisation actuelle et future de l'espace aérien sur des principes communs, de veiller à la mise en œuvre progressive du plan directeur ATM, d'optimiser l'utilisation des ressources limitées pour éviter les coûts inutiles d'équipage, et de concevoir et gérer l'espace aérien selon des règles harmonisées. À cette fin, la Commission doit être responsable de l'adoption des règles nécessaires et de l'application des décisions qui sont juridiquement contraignantes.
- (21) Le groupe de haut niveau a recommandé de fonder les fonctions nouvelles ou avancées sur les bases existantes et de responsabiliser Eurocontrol, tout en désignant la Communauté comme seul législateur et en respectant le principe de la séparation entre législation et prestation de services. Par conséquent, la Commission doit confier à une organisation Eurocontrol réformée, disposant de nouvelles modalités de gestion, l'exécution des tâches relatives aux fonctions visées au précédent considérant, qui n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice

d'un pouvoir discrétionnaire. L'exécution de ces tâches par Eurocontrol doit être assurée de façon impartiale et rentable et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne.

- (22) Il convient de prendre des mesures appropriées pour gérer plus efficacement les courants de trafic aérien afin d'aider les unités opérationnelles existantes, y compris l'Organisme central de gestion des courants de trafic aérien d'Eurocontrol, à assurer l'efficacité des opérations de vol. En outre, la communication de la Commission sur un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe¹⁰ souligne la nécessité d'assurer la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires.
- (23) L'absence d'information aéronautique moderne, complète, de haute qualité et disponible en temps utile nuit à la sécurité et empêche les usagers de l'espace aérien de bénéficier des mêmes conditions d'accès à l'espace aérien communautaire et de la même liberté de mouvement à l'intérieur de celui-ci. Compte tenu du plan directeur ATM, la Communauté doit prendre l'initiative de moderniser ce secteur en coopération avec Eurocontrol et faire en sorte que les usagers puissent consulter ces données par l'intermédiaire d'un point d'accès public unique fournissant des informations intégrées modernes, faciles à utiliser et validées.
- (24) Pour éviter les formalités administratives inutiles et les procédures de vérification redondantes, les certificats délivrés conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE¹¹, lorsqu'ils s'appliquent à des constituants ou systèmes, doivent être acceptés aux fins du présent règlement.
- (25) Dans son rapport final à la Commission, le groupe de haut niveau a recommandé d'axer particulièrement le programme SESAR sur la définition de procédures et systèmes interopérables et l'échange d'informations en Europe et avec le reste du monde. Cela implique également d'élaborer des normes pertinentes et de définir de nouvelles mesures d'exécution ou spécifications communautaires dans le contexte du ciel unique européen.
- (26) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement doivent être arrêtées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹².
- (27) En particulier, la Commission doit avoir la compétence d'adapter les mesures à l'évolution technique ou opérationnelle ainsi que de définir les critères et procédures de base pour l'exercice de certaines fonctions de gestion du réseau. Comme il s'agit de mesures de portée générale visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement ou de le compléter par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.

¹⁰ COM(2006) 819.

¹¹ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

¹² JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (28) Lorsque, pour des raisons d'urgence impérieuse, les délais normaux fixés par la procédure de réglementation avec contrôle ne peuvent être respectés, la Commission doit être en mesure de recourir à la procédure d'urgence visée à l'article 5 bis, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE.
- (29) Il convient donc de modifier les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 en conséquence.

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 549/2004 est modifié comme suit:

(1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

'1. L'initiative "ciel unique européen" a pour objectif de renforcer les normes de sécurité actuelles en matière de transport aérien, de contribuer au développement durable du système de transport aérien et d'améliorer les performances globales du système de gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale en Europe afin de répondre aux besoins de tous les usagers de l'espace aérien. À cet effet, le présent règlement établit un cadre réglementaire harmonisé pour la création du ciel unique européen.'

(2) L'article 2 est modifié comme suit:

(a) le point 8 est remplacé par le texte suivant:

'8. "usagers de l'espace aérien": les exploitants d'aéronefs exploités selon les règles de la circulation aérienne générale;'

(b) le point 10 est remplacé par le texte suivant:

'10. "gestion du trafic aérien": le regroupement des fonctions embarquées et au sol (services de la circulation aérienne, gestion de l'espace aérien et gestion des courants de trafic aérien) requises pour assurer le mouvement sûr et efficace des aéronefs durant toutes les phases d'opération;'

(c) le point 13 bis suivant est ajouté:

'13 bis. "plan directeur ATM": le plan approuvé par le Conseil conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil;'

(d) le point 21 est supprimé.

(e) le point 22 est remplacé par le texte suivant:

'22. "gestion souple de l'espace aérien": un concept de gestion de l'espace aérien appliqué dans la zone couverte par la Conférence européenne de l'aviation civile sur la base du "Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace" publié par Eurocontrol;'

(f) le point 25 est remplacé par le texte suivant:

'25. "bloc d'espace aérien fonctionnel": un bloc d'espace aérien fondé sur des besoins opérationnels et défini indépendamment des frontières nationales, où la fourniture des services de navigation aérienne et services connexes est optimisée ou intégrée;'

(g) le point 37 est supprimé.

(3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

'Article 4

Désignation et indépendance des autorités nationales de surveillance

1. Les États membres désignent ou instituent à leur convenance, conjointement ou individuellement, un ou plusieurs organismes comme leur autorité nationale de surveillance chargée d'assumer les tâches qui lui sont assignées au titre du présent règlement et des mesures visées à l'article 3, paragraphe 1.

2. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance, lorsqu'elles effectuent les tâches visées au paragraphe 1, soient indépendantes, au moins fonctionnellement, de toute autre entité publique ou privée.

3. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance exercent leurs compétences de manière impartiale et transparente. Ils veillent également à ce que le personnel des autorités nationales de surveillance et les personnes responsables de leur gestion agissent en toute indépendance, impartialité et transparence.

4. Les États membres veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources humaines et financières suffisantes pour exercer leurs fonctions.

5. Les États membres notifient à la Commission le nom et l'adresse des autorités nationales de surveillance et les changements apportés à ces données, ainsi que les mesures prises pour assurer l'application des paragraphes 2, 3 et 4.'

(4) À l'article 5, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

'4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

5. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1, 2, 4 et 6, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.'

(5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

'Article 6

Organe consultatif de branche

Sans préjudice du rôle du comité et d'Eurocontrol, la Commission institue un "organe consultatif de branche" comprenant les prestataires de services de navigation aérienne, les associations d'usagers de l'espace aérien, les aéroports, l'industrie aéronautique et les organismes professionnels de représentation du personnel. Le rôle de cet organe est de conseiller la Commission sur la mise en œuvre du ciel unique européen.'

(6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

'Article 8

Mesures d'exécution

1. La Commission arrête des mesures d'exécution lorsque cela est prévu expressément par le présent règlement ou les règlements visés à l'article 3, ou lorsque cela est nécessaire pour atteindre les objectifs de ces règlements.

2. Concernant l'élaboration des mesures d'exécution, la Commission peut confier des mandats à Eurocontrol en précisant les tâches à effectuer et le calendrier correspondant. Dans ce cadre, elle s'efforce d'utiliser au mieux les dispositions d'Eurocontrol en matière de participation et de consultation de toutes les parties intéressées, dès lors que ces dispositions sont conformes aux pratiques de la Commission en matière de transparence et de procédures de consultation et ne sont pas contraires à ses obligations institutionnelles. La Commission statue conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2.

3. Sur la base des travaux réalisés en application du paragraphe 2, les décisions relatives à la mise en œuvre des résultats de ces travaux dans la Communauté et au délai fixé à cet effet sont prises conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3.

4. La Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, arrêter d'autres mesures afin d'atteindre les objectifs définis dans le mandat en question:

- a) si Eurocontrol ne peut accepter un mandat qui lui a été confié en application du paragraphe 2, ou
- b) si la Commission, en concertation avec le comité, estime que:
 - i) les travaux réalisés sur la base d'un tel mandat ne progressent pas de manière satisfaisante compte tenu du délai fixé, ou
 - ii) les résultats de ces travaux ne sont pas adéquats.

5. La Commission statue conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3:

- a) lorsqu'elle décide de ne pas confier de mandat à Eurocontrol en application du paragraphe 2, ou
- b) lorsque les mesures d'exécution à arrêter n'entrent pas dans les attributions d'Eurocontrol.'

(7) L'article 10 est modifié comme suit:

(a) au deuxième alinéa, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant:

'- toutes les catégories d'usagers de l'espace aérien,'

(b) le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

'La consultation des parties intéressées porte notamment sur la mise au point et l'introduction de nouveaux concepts et technologies dans le réseau européen de gestion du trafic aérien et sur les mécanismes de participation appropriée du comité de dialogue sectoriel institué en vertu de la décision 98/500/CE de la Commission*.'

* JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

(8) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

Article 11

Système d'amélioration des performances

1. Pour accroître les performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau dans le ciel unique européen, la Commission instaure un système d'amélioration des performances. Le système repose, en particulier, sur les éléments suivants:

- a) examen périodique, contrôle et analyse comparative des performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau ainsi qu'études ad hoc portant sur des questions précises;
- b) procédures et responsabilités concernant la collecte, la validation, l'examen, l'évaluation et la diffusion des données relatives aux performances des services de navigation aérienne et des fonctions de réseau fournies par toutes les parties intéressées parmi lesquelles les exploitants d'aéroport, les coordonnateurs d'aéroport, les prestataires de services de navigation aérienne, les usagers de l'espace aérien, les autorités nationales de surveillance, les États membres et Eurocontrol;
- c) domaines essentiels de performance appropriés, sur la base du document n° 9854 de l'OACI "Concept opérationnel de gestion du trafic aérien mondial" adapté, le cas échéant, pour tenir compte des exigences spécifiques du ciel unique européen, et objectifs correspondant à ces domaines;
- d) principaux indicateurs pour mesurer les performances et fixer les objectifs;
- e) définition d'objectifs de performance communautaires, avec une période de référence d'au moins trois ans et d'au plus cinq ans, et critères de convergence appropriés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3;
- f) critères à respecter par les autorités nationales de surveillance pour la préparation des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances. En particulier, ces plans:
 - sont fondés sur les plans d'entreprise des prestataires de services;
 - couvrent tous les éléments de coût de l'assiette nationale ou régionale;
 - comportent des objectifs de performance contraignants conformes aux objectifs de performance communautaires;
 - font l'objet d'une consultation avec les prestataires de services de navigation aérienne, les représentants des usagers de l'espace aérien, les exploitants d'aéroport et les coordonnateurs d'aéroport;
- g) critères et procédures d'évaluation, d'approbation, de contrôle et d'application des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances, parmi lesquels:
 - i) évaluation par la Commission des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances afin de veiller à ce que, au moins, ils répondent collectivement aux objectifs communautaires;

- ii) approbation par la Commission des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3;
- iii) contrôle de l'application des plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances comprenant des mécanismes d'alerte appropriés;
- iv) évaluation de la réalisation des objectifs de performance, chaque année et au terme de la période de référence, et fixation de nouveaux objectifs pour la période de référence suivante;
- v) mesures correctrices, ainsi que mesures incitatives ou dissuasives appropriées, à appliquer par les États membres au cas où les objectifs nationaux ou régionaux ne seraient pas atteints chaque année ou au terme de la période de référence.

2. Sans préjudice du rôle du comité, la Commission peut désigner Eurocontrol ou une autre entité publique compétente comme "organe d'évaluation des performances". L'organe d'évaluation des performances a pour rôle d'assister la Commission dans la mise en œuvre du plan d'amélioration des performances visé au paragraphe 1. La Commission veille à ce que l'organe d'évaluation des performances agisse en toute indépendance lorsqu'il s'acquitte des tâches que la Commission lui a confiées.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8.'

**Première édition 2005.

(9) À l'article 12, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

'4. Les rapports contiennent une évaluation des résultats obtenus par les actions menées en application du présent règlement, y compris des informations appropriées sur les évolutions dans le secteur, notamment en ce qui concerne les aspects économiques, sociaux, environnementaux, en matière d'emploi et technologiques, ainsi que sur la qualité du service, compte tenu des objectifs initiaux et des besoins futurs.'

Article 2

Le règlement (CE) n° 550/2004 est modifié comme suit:

(1) À l'article 2, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

'3. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels s'étendant sur un espace sous la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés concluent un accord sur la surveillance prévue par le présent article relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services concernant ces blocs. En outre, les États membres s'efforcent de conclure un accord sur la surveillance prévue par le présent article, établissant la reconnaissance mutuelle des tâches de surveillance déjà entreprises, relativement aux prestataires de services de navigation aérienne fournissant des services dans un État membre autre que celui dans lequel ils ont leur lieu d'exploitation principal.'

(2) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

'Article 4

Exigences de sécurité

Conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, la Commission arrête des mesures d'exécution qui intègrent les dispositions pertinentes des exigences réglementaires de sécurité d'Eurocontrol (ESARR), ainsi que leurs modifications ultérieures, entrant dans le champ d'application du présent règlement, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant.'

(3) L'article 5 est supprimé.

(4) À l'article 7, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

'6. Sans préjudice des articles 8 et 9, la délivrance de certificats confère aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services aux États membres, à d'autres prestataires de services de navigation aérienne, aux usagers de l'espace aérien et aux aéroports dans la Communauté.'

(5) L'article 8 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

'1. Les États membres garantissent la fourniture des services de la circulation aérienne en exclusivité dans des blocs d'espace aérien spécifiques relevant de l'espace aérien sous leur responsabilité. À cet effet, les États membres désignent un prestataire de services de la circulation aérienne détenteur d'un certificat valable dans la Communauté.

Un État membre ne peut refuser de désigner un prestataire de services de la circulation aérienne au motif que son système juridique national exige que les prestataires de services de la circulation aérienne fournissant des services dans l'espace aérien sous sa responsabilité:

- a) soient détenus, directement ou par participation majoritaire, par cet État membre ou ses ressortissants, ou
- b) aient leur lieu d'exploitation principal ou leur siège social sur le territoire de cet État membre, ou
- c) utilisent uniquement des installations dans cet État membre.'

(b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

'4. En ce qui concerne les blocs d'espace aérien fonctionnels définis conformément à l'article 9 bis et s'étendant sur l'espace aérien sous la responsabilité de plusieurs États membres, les États membres concernés désignent conjointement, conformément au paragraphe 1, un ou plusieurs prestataires de services de la circulation aérienne, un mois au moins avant la mise en œuvre du bloc d'espace aérien.'

(6) L'article 9 bis suivant est ajouté:

'Article 9 bis

Blocs d'espace aérien fonctionnels

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels, le plus rapidement possible et d'ici à la fin de 2012 au plus tard, afin d'atteindre la capacité et l'efficacité maximales du réseau de gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen, de maintenir un niveau élevé de sécurité et

de contribuer aux performances globales du système de transport aérien et à la réduction de l'impact sur l'environnement. Les États membres coopèrent autant que possible afin de se conformer à cette disposition.

2. En particulier, les blocs d'espace aérien fonctionnels:

- a) sont étayés par un dossier de sécurité;
- b) permettent une utilisation optimale de l'espace aérien compte tenu des courants de trafic aérien;
- c) se justifient par la valeur ajoutée globale qu'ils procurent, y compris l'utilisation optimale des ressources techniques et humaines, sur la base d'analyses de rentabilité;
- d) assurent un transfert fluide et souple de la responsabilité du contrôle de la circulation aérienne entre les unités des services de la circulation aérienne;
- e) garantissent la compatibilité des différentes configurations d'espace aérien;
- f) respectent les conditions découlant des accords régionaux conclus au sein de l'OACI; et
- g) respectent les accords régionaux qui existent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, en particulier ceux concernant les pays tiers européens.

3. Un bloc d'espace aérien fonctionnel est créé uniquement par accord mutuel entre les États membres responsables d'une partie quelconque de l'espace aérien compris dans le bloc d'espace aérien fonctionnel, ou par la déclaration d'un État membre si l'espace aérien compris dans le bloc est totalement sous sa responsabilité. Avant de créer un bloc d'espace aérien fonctionnel, les États membres concernés fournissent à la Commission, aux autres États membres et autres parties intéressées les informations appropriées permettant de déterminer si le bloc remplit les critères visés au paragraphe 2, et leur donnent la possibilité de formuler des observations.

4. Lorsqu'un bloc d'espace aérien fonctionnel relève de l'espace aérien sous la responsabilité de plusieurs États membres, l'accord créant le bloc d'espace aérien fonctionnel contient les dispositions nécessaires concernant les modalités de modification du bloc et de retrait d'un État membre dudit bloc, y compris les régimes de transition.

5. En cas de difficultés entre plusieurs États membres à propos d'un bloc d'espace aérien fonctionnel transfrontalier relevant de l'espace aérien sous leur responsabilité, les États membres concernés peuvent solliciter conjointement l'avis du comité du ciel unique à ce sujet. L'avis est communiqué aux États membres concernés. Sans préjudice du paragraphe 3, les États membres concernés prennent cet avis en compte afin de trouver une solution.

6. Les décisions visées aux paragraphes 3 et 4 sont notifiées à la Commission en vue de leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans cette publication figure la date d'entrée en vigueur de la décision pertinente.

7. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.'

(7) À l'article 12, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

'3. Lorsqu'ils offrent un ensemble de services, les prestataires de services de navigation aérienne déterminent et font apparaître, dans leurs comptes financiers, les coûts et revenus correspondant aux services de navigation aérienne, ventilés conformément au système de tarification des services de navigation aérienne visé à l'article 14 et, le cas échéant, tiennent des comptes consolidés pour les autres services qui ne se rapportent pas à la navigation aérienne comme ils seraient tenus de le faire si les services en question étaient fournis par des entreprises distinctes.'

(8) L'article 14 est remplacé par le texte suivant:

Article 14

Généralités

Conformément aux exigences des articles 15 et 16, le système de tarification des services de navigation aérienne contribue à une plus grande transparence dans la fixation, l'imposition et la perception des redevances dues par les usagers de l'espace aérien, à la rentabilité de la fourniture des services de navigation aérienne et à l'efficacité des opérations de vol, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal. Ce système est également compatible avec l'article 15 de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale et avec le système de redevances de route d'Eurocontrol.'

(9) L'article 15 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 2 est modifié comme suit:

(i) le point a) est remplacé par le texte suivant:

'a) le coût à répartir entre les usagers de l'espace aérien est le coût fixé de la fourniture des services de navigation aérienne, y compris les montants appropriés pour les intérêts sur les investissements et l'amortissement des éléments d'actif, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration;'

(ii) le point b) est remplacé par le texte suivant:

'b) les coûts à prendre en considération en l'occurrence sont les coûts estimés des installations et services fournis et mis en œuvre dans le cadre du plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe. Ils peuvent également comprendre les coûts encourus par les autorités nationales de surveillance ou les organismes agréés, ainsi que les autres coûts encourus par l'État membre concerné et le prestataire de services concerné pour la fourniture des services de navigation aérienne. Ils ne comprennent pas le coût des sanctions imposées par les États membres conformément à l'article 9 du règlement-cadre ni le coût des éventuelles mesures correctrices imposées par les États membres conformément à l'article 11, paragraphe 1, point g), point v), du règlement-cadre;'

(iii) le point d) est remplacé par le texte suivant:

'd) les subventions croisées ne sont pas autorisées entre services de route et services terminaux. Elles sont autorisées entre services de navigation aérienne différents dans l'une des deux catégories uniquement lorsqu'elles sont justifiées par des raisons objectives et pour autant qu'elles soient clairement identifiées;'

(b) le paragraphe 3 est modifié comme suit:

(i) la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

'Les États membres appliquent les principes ci-après pour la fixation des redevances conformément au paragraphe 2:'

(ii) le point suivant est ajouté après le point b):

'b bis) les redevances sont fixées par année civile et couvrent une période d'au moins trois ans et d'au plus cinq ans;'

(iii) le point c) est remplacé par le texte suivant:

'c) les services de navigation aérienne peuvent produire des recettes suffisantes pour assurer un rendement raisonnable des actifs afin de contribuer au financement des améliorations des immobilisations nécessaires;'

(iv) le point e) est remplacé par le texte suivant:

'e) les redevances favorisent la fourniture sûre, efficace, effective et durable des services de navigation aérienne en vue d'atteindre un niveau élevé de sécurité et de rentabilité et encouragent la fourniture de services intégrés. À cet effet, et relativement aux plans nationaux ou régionaux d'amélioration des performances, les autorités nationales de surveillance peuvent instaurer des mécanismes, y compris des mesures incitatives consistant en des avantages ou des inconvénients financiers, afin d'encourager les prestataires de services de navigation aérienne ou les usagers de l'espace aérien à contribuer aux améliorations dans la fourniture des services de navigation aérienne telles qu'un accroissement de capacité, une diminution des retards et un développement durable, tout en maintenant un niveau de sécurité optimal.'

(c) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

'4. La Commission peut décider, conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre, que les redevances doivent servir à financer des projets communs destinés à aider certaines catégories précises d'usagers de l'espace aérien ou de prestataires de services de navigation aérienne à perfectionner des infrastructures collectives de navigation aérienne et à améliorer la fourniture de services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien, en particulier lorsque cela peut être nécessaire à la mise en œuvre du plan directeur ATM. Ces décisions définissent le projet commun et précisent, en particulier, le calendrier de réalisation, les coûts à imputer aux usagers de l'espace aérien et la répartition des tâches entre les États membres.

5. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.'

(10) À l'article 16, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

'1. La Commission veille en permanence au respect des principes et règles visés aux articles 14 et 15 en coopération avec les États membres. La Commission s'efforce d'instaurer les mécanismes nécessaires pour mettre à profit le savoir-faire d'Eurocontrol et partage les résultats du contrôle avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien.'

2. À la demande d'un ou de plusieurs États membres qui estiment que les principes et règles visés aux articles 14 et 15 n'ont pas été correctement appliqués, ou de sa propre initiative, la Commission effectue une enquête sur toute allégation de non-respect ou de non-application des principes ou règles concernés et partage les conclusions de l'enquête avec les États membres, Eurocontrol et les représentants des usagers de l'espace aérien. Dans un délai de deux mois à compter de la réception d'une demande, après avoir entendu l'État membre concerné et avoir consulté le comité du ciel unique conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement-cadre, la Commission prend une décision sur l'application des articles 14 et 15 et décide si la pratique concernée peut être poursuivie.'

(11) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

'Article 17

Révision des annexes

Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des annexes afin de les adapter à l'évolution technique ou opérationnelle sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut recourir à la procédure d'urgence visée à l'article 5, paragraphe 5, du règlement-cadre.'

(12) À l'article 18, les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

'1. Ni les autorités nationales de surveillance, agissant conformément à leur législation nationale, ni la Commission ne divulguent d'informations de nature confidentielle.

2. Le paragraphe 1 ne porte pas atteinte au droit des autorités nationales de surveillance ou de la Commission de divulguer des informations lorsque celles-ci sont indispensables à l'exercice de leurs fonctions, auquel cas la divulgation est proportionnée et tient compte des intérêts légitimes des prestataires de services de navigation aérienne, des usagers de l'espace aérien, des aéroports ou d'autres parties intéressées en ce qui concerne la protection de leurs secrets commerciaux.'

(13) L'article 18 bis suivant est ajouté:

'Article 18 bis

Réexamen

1. Dans le cadre de l'examen périodique prévu par l'article 12, paragraphe 2, du règlement-cadre, et au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission réalise une étude prospective sur les conditions de l'application future des principes de l'économie de marché à la fourniture et à la désignation des services dans les domaines de la communication, la navigation, la surveillance, la météorologie et l'information aéronautique.

2. Compte tenu des conclusions de l'étude et des progrès accomplis, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, d'une proposition visant à étendre l'application des principes de l'économie de marché à un ou plusieurs des services visés au paragraphe 1 ou à prévoir toute autre mesure appropriée.'

Article 3

Le règlement (CE) n° 551/2004 est modifié comme suit:

(1) L'article 2 est supprimé.

(2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

'Article 3

Région européenne d'information de vol (REIV) unique

1. La Communauté et ses États membres demandent à l'OACI de créer et de reconnaître une région européenne d'information de vol (REIV) unique. À cette fin, pour les questions relevant de la compétence de la Communauté, la Commission présente, si nécessaire, une recommandation au Conseil, conformément à l'article 300 du traité, au plus tard le [...] ¹³.

2. La REIV est conçue pour englober l'espace aérien sous la responsabilité des États membres conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et peut également comprendre l'espace aérien de pays tiers européens.

3. La création de la REIV est sans préjudice de la responsabilité des États membres en matière de désignation des prestataires de services de circulation aérienne pour l'espace aérien sous leur responsabilité conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement sur la fourniture de services.

4. Les États membres conservent leurs responsabilités envers l'OACI dans les limites géographiques des régions supérieures d'information de vol et des régions d'information de vol que l'OACI leur a confiées à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.'

(3) L'article 3 bis suivant est ajouté:

'Article 3 bis

Information aéronautique

1. Sans préjudice de la publication par les États membres de l'information aéronautique, la Commission, en collaboration avec Eurocontrol, veille à la disponibilité, par voie électronique, d'une information aéronautique de haute qualité, présentée sous une forme harmonisée et répondant aux exigences de tous les usagers concernés quant à la qualité et la mise à disposition en temps utile des données.

2. Aux fins du paragraphe 1, la Commission:

- a) met au point une infrastructure communautaire d'information aéronautique sous la forme d'un portail électronique d'informations intégrées librement accessible au public. Cette infrastructure permet de consulter et de se procurer les données nécessaires relevant, entre autres, de l'information aéronautique, du bureau de piste des services de la circulation aérienne, des services météorologiques et de la gestion des courants de trafic aérien;
- b) soutient la modernisation et l'harmonisation de la fourniture de l'information aéronautique, au sens le plus large, en étroite coopération avec Eurocontrol et l'OACI.

¹³ Quatre ans après l'entrée en vigueur du règlement modificatif.

3. Les modalités d'application du présent article sont arrêtées par la Commission conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre.'

(4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

Article 4

Règles de l'air et classification de l'espace aérien

Conformément à la procédure visée à l'article 8 du règlement-cadre, la Commission arrête des mesures d'exécution afin:

- a) d'intégrer les dispositions pertinentes des normes de l'OACI et les pratiques recommandées concernant les règles de l'air, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant;
- b) d'harmoniser l'application de la classification de l'espace aérien de l'OACI, avec les adaptations et améliorations appropriées le cas échéant, de façon à permettre la fourniture ininterrompue des services de navigation aérienne dans le ciel unique européen.'

(5) L'article 5 est supprimé.

(6) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

Article 6

Gestion et conception du réseau

1. Le réseau de gestion du trafic aérien permet une utilisation optimale de l'espace aérien et, aux utilisateurs de celui-ci, d'emprunter le trajet qu'ils préfèrent, tout en donnant un accès maximal à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne.

2. Afin d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1, la Commission veille à ce que les fonctions suivantes soient exercées:

- a) conception du réseau de routes européen;
- b) coordination et affectation des ressources limitées, en particulier des radiofréquences et des codes de répondeur radar;
- c) autres tâches exigées par le réseau de gestion du trafic aérien, telles que définies dans le plan directeur ATM.

La Commission peut, sous son contrôle et sa responsabilité, confier à Eurocontrol des tâches relatives à l'exercice des fonctions susmentionnées, qui n'impliquent pas l'adoption de mesures contraignantes de portée générale ou l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire. Ces tâches sont effectuées de façon impartiale et rentable, compte tenu des besoins de l'ensemble du réseau de gestion du trafic aérien et avec l'entière participation des usagers de l'espace aérien et des prestataires de services de navigation aérienne.

3. Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent article en le complétant, relativement à la définition des critères et procédures de base pour l'exercice des fonctions visées au paragraphe 2, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

4. Les modalités d'application des mesures visées au paragraphe 3 sont arrêtées conformément à l'article 8 du règlement-cadre. Les mesures individuelles prévues par

ces modalités d'application sont arrêtées par la Commission. Les modalités d'application peuvent disposer que, pour des raisons d'urgence, Eurocontrol arrête certains types de décision individuelle conformément aux orientations données par la Commission.

5. Les aspects de la conception de l'espace aérien autres que ceux visés au paragraphe 2 sont traités au niveau national ou régional. Ce processus de conception tient compte de la croissance et de la complexité du trafic et comprend une consultation approfondie de toutes les catégories d'usagers de l'espace aérien.

6. Les États membres confient à Eurocontrol la gestion des courants de trafic aérien comme précisé dans une mesure d'exécution arrêtée conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 3, du règlement-cadre et aux exigences posées par la Commission conformément à l'article 9.'

(7) À l'article 9, le paragraphe 3 suivant est ajouté:

'3. Les mesures d'exécution assurent la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et la nécessaire coordination avec les régions limitrophes.'

Article 4

Le règlement (CE) n° 552/2004 est modifié comme suit:

(1) L'article 6 bis suivant est ajouté:

'Article 6 bis

Autre vérification de la conformité

Aux fins des articles 5 et 6 du présent règlement, tout certificat délivré conformément au règlement (CE) n° 216/2008, lorsqu'il s'applique à des constituants ou systèmes, est considéré comme une déclaration CE de conformité ou d'aptitude à l'emploi, ou comme une déclaration CE de vérification, s'il établit la conformité aux exigences essentielles du présent règlement et aux mesures d'exécution pertinentes en matière d'interopérabilité.'

(2) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

'Article 9

Révision des annexes

Les mesures ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels des annexes, afin de les adapter à l'évolution technique ou opérationnelle, sont arrêtées conformément à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 5, paragraphe 4, du règlement-cadre.

Pour des raisons d'urgence impérieuses, la Commission peut recourir à la procédure d'urgence visée à l'article 5, paragraphe 5, du règlement-cadre.'

(3) L'annexe II est modifiée comme suit:

(a) À la partie A, le premier paragraphe du point 2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:

'Le réseau européen de gestion du trafic aérien, ses systèmes et leurs composants étayant, de façon coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation approuvés et validés qui améliorent la qualité, la viabilité et l'efficacité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité.'

(b) La partie B est modifiée comme suit:

(i) le premier paragraphe du point 3.1.2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:

'Les systèmes de traitement des données de vol permettent la mise en œuvre progressive de concepts d'exploitation avancés, approuvés et validés, pour toutes les phases de vol comme prévu, en particulier, dans le plan directeur ATM.'

(ii) le point 3.2.2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:

'3.2.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de traitement des données de surveillance permettent la mise à disposition progressive de nouvelles sources d'informations de surveillance de façon à améliorer la qualité globale du service comme prévu, en particulier, dans le plan directeur ATM.'

(iii) le point 4.2, Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation, est remplacé par le texte suivant:

'4.2. Soutien à de nouveaux concepts d'exploitation

Les systèmes de communications permettent la mise en œuvre de concepts d'exploitation avancés, approuvés et validés pour toutes les phases de vol comme prévu, en particulier, dans le plan directeur ATM.'

Article 5

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

L'article 6, paragraphes 2 et 6, du règlement (CE) n° 551/2004 modifié par le présent règlement s'applique à partir de la date indiquée dans les mesures d'exécution respectives mais au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION:

Règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 549/2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, le règlement (CE) n° 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen, le règlement (CE) n° 551/2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen, et le règlement (CE) n° 552/2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien.

2. CADRE GPA / EBA

Domaines politiques concernés et activités associées:

Activité: "Transports intérieurs, aériens et maritimes"

Objectif: "Assurer la mise en œuvre du marché intérieur des services de transport"

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA)], y compris leurs intitulés

06 02 03 – Sécurité des transports

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Les propositions consistent en la modification de la législation communautaire. Il n'y a, en principe, pas de limite de durée. Pour des raisons pratiques, est envisagée la période courant entre la date d'adoption prévue (2009) et le terme des perspectives financières (2013).

3.3. Caractéristiques budgétaires

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation de pays candidats	Rubrique PF
	DNO	CND ¹⁴	NON	NON	NON	NON
	DNO	CD	NON	NON	NON	NON

¹⁴ Crédits non dissociés.

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
----------------------	------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁵

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25
Crédits de paiement (CP)		b		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁶

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

MONTANT DE RÉFÉRENCE TOTAL

Crédits d'engagement		a+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25
Crédits de paiement		b+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,25

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence¹⁷

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d	0,117	0,117	0,234	0,234	0,234	0,234	1,17
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,29

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL des CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d+ e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,71
TOTAL des CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d+ e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,71

¹⁵ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

¹⁶ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

¹⁷ Dépenses relevant du chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement par les États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement):

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.	Total
.....	f							
TOTAL des CE avec cofinancement	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel¹⁸ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière – L'effet sur les recettes est le suivant:

millions d'euros (à la 1^{ère} décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	Δ						

¹⁸ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

¹⁹ Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées si la durée de l'action dépasse 6 ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) – voir détails au point 8.2.1.

Besoins annuels	Année 2008	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 et suiv.
Total des effectifs	1	1	2	2	2	2

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou long terme

Instauration et contrôle de l'application de la législation dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

5.2. Valeur ajoutée de l'intervention communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergies éventuelles

Le développement du marché du transport aérien exige une infrastructure solide. La gestion du trafic aérien fait partie de cette infrastructure (à l'instar des aéroports). L'efficacité du réseau de transport aérien exige une intervention communautaire, d'autant plus que la gestion du trafic aérien constitue un monopole naturel.

La législation sur le ciel unique facilitera la mise en œuvre et le déploiement du plan directeur SESAR.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le contexte de la gestion par activité (GPA)

Assurer la mise en œuvre du marché intérieur des services de transport.

Les objectifs spécifiques concernent les services de navigation aérienne. Accroître les performances du réseau pour promouvoir le développement de l'aviation civile par la réglementation de la gestion du trafic aérien. L'actuel système non contraignant d'analyse comparative des performances est transformé en système réglementaire pour une performance accrue. La Commission fixe des objectifs de performance en s'appuyant sur un organe indépendant d'évaluation des performances. Le comité du ciel unique européen, institué par la législation actuelle, interviendra également dans la procédure réglementaire.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

- Gestion centralisée*
 - directement par la Commission
 - indirectement par délégation à:
 - des agences exécutives
 - des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
 - des organismes publics nationaux ou des organismes avec mission de service public
- Gestion partagée ou décentralisée*
 - avec des États membres

- avec des pays tiers
- Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)*

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Il ne s'agira pas seulement de contrôler les effets sur les performances, l'idée-force de la réforme étant l'évaluation et la réglementation des performances. La gestion du trafic aérien, en tant que monopole naturel, devra satisfaire à des objectifs de performance spécifiques. Ces objectifs seront également fixés en étroite coopération avec les usagers de l'espace aérien, qui financent le système et constituent la clientèle, et les prestataires de services, de navigation aérienne entre autres.

Le ciel unique a établi un cadre institutionnel qui permet aux parties intéressées, en particulier aux usagers de l'espace aérien, de faire part de leurs préoccupations concernant l'efficacité des mesures.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

Les propositions législatives ont été élaborées sur la base de deux rapports. La Commission a demandé à la commission d'examen des performances d'Eurocontrol d'entreprendre une évaluation indépendante de l'impact du ciel unique sur les performances du système de gestion du trafic aérien.

Le groupe de haut niveau sur le futur cadre réglementaire en matière d'aviation²⁰ a indiqué les orientations politiques que les propositions devaient suivre. Le groupe a préconisé d'utiliser la méthode communautaire, c'est-à-dire la prise de décision à la majorité qualifiée au niveau européen, de façon cohérente et de laisser la mise en œuvre à un partenariat solide entre les États membres et la Communauté.

6.2.2. Mesures prises à la suite d'une évaluation intermédiaire ou ex post (enseignements tirés d'expériences antérieures similaires)

Les rapports mentionnés au point 6.2.1 sont établis sur la base de la législation actuelle sur le ciel unique, donc ex post ciel unique I et ex ante ciel unique II.

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Les propositions instaurent des évaluations annuelles (sur des périodes de programmation quinquennale) pour réguler les performances du système, ce qui exige un travail intensif d'évaluation permanente de l'efficacité de la législation.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Sans objet.

²⁰ Groupe de haut niveau sur le futur cadre réglementaire en matière d'aviation, 2007, "A framework for driving performance improvement", Bruxelles, 47 p.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations)	Type de réalisation	Coût moyen	Année 2008 n		Année 2009 n+1		Année 2010 n+2		Année 2011 n+3		Année 2012 n+4		Années n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 ²¹ Régulation des performances	Évaluation du secteur de la gestion du trafic aérien avec objectifs de performance															
Action 1: exécuter le contrat-cadre avec Eurocontrol (06 02 03)																
- Réalisation 1				0		1		2		2		2		2		9
Action 2: entreprendre des études dans le domaine de la gestion du trafic aérien (06 02 03)	Rapports															
- Réalisation 1				0		0,25		0,25		0,25		0,25		0,25		1,25
COÛT TOTAL				0		1,25		2,25		2,25		2,25		2,25		10,25

²¹ Tel que décrit à la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes ou supplémentaires (nombre de postes ETP)					
		Année 2008	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ²² (XX 01 01)	A*/AD	1	2	2	2	2	2
	B*, C*/AST						
Personnel financé ²³ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs financés ²⁴ au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL			1	2	2	2	2

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

La régulation des performances implique un processus intensif d'évaluation des performances du secteur de la gestion du trafic aérien, la fixation d'objectifs de performance au niveau communautaire, le respect de ces objectifs généraux, la traduction de ces objectifs à l'échelle du réseau en objectifs locaux impliquant la consultation des usagers de l'espace aérien, l'adoption des objectifs locaux par la Commission.

En outre, la Commission est tenue d'assurer une fonction de gestion de réseau efficace. Cela implique l'élaboration de mesures d'exécution et un contrôle.

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n, mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

²² Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²³ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁴ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
1 Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)							
Agences exécutives ²⁵							
Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total de l'assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type de ressources humaines	Année 2008	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

²⁵ Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement aux agences exécutives concernées.

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Années n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁶		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,29
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
2 Total des autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON incluses dans le montant de référence)		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,29

Calcul – *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

²⁶ Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.