



| Informations de base | |
|---|--------------------|
| 2013/0186(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement | Procédure terminée |
| Mise en œuvre du ciel unique européen Abrogation Règlement (EC) No 549/2004 2001/0060(COD) Abrogation Règlement (EC) No 550/2004 2001/0235(COD) Abrogation Règlement (EC) No 551/2004 2001/0236(COD) Abrogation Règlement (EC) No 552/2004 2001/0237(COD) Subject 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret 3.20.15.02 Coopération et accords de transport aérien Priorités législatives Déclaration commune 2021 Déclaration commune 2022 Déclaration commune 2023-24 | |

| Acteurs principaux | | | |
|--------------------|---|---|--------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | | Date de nomination |
| | <div>TRAN</div> Transports et tourisme | GIESEKE Jens (EPP) | 30/09/2024 |
| | | DANIELSSON Johan (S&D) | 30/09/2024 |
| | | Rapporteur(e) fictif/fictive | |
| | | KYLLÖNEN Merja (The Left) | |
| | Commission au fond précédente | | Date de nomination |
| | <div>TRAN</div> Transports et tourisme | MARINESCU Marian-Jean (EPP) | 25/04/2024 |
| | | LIBERADZKI Bogusław (S&D) | 25/04/2024 |
| | <div>TRAN</div> Transports et tourisme | MARINESCU Marian-Jean (PPE) | 11/07/2013 |
| | Commission pour avis précédente | | Date de nomination |
| | <div>ITRE</div> Industrie, recherche et énergie | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |

| | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--------------------------------------|--------------------|
| | <div>JURI</div> Affaires juridiques | | SPERONI Francesco Enrico (EFD) | 12/11/2013 |
| | Commission pour avis sur la technique de la refonte précédente | | Rapporteur(e) pour avis précédent(e) | Date de nomination |
| | <div>JURI</div> Affaires juridiques | | MELCHIOR Karen (Renew) | 01/01/2021 |
| Conseil de l'Union européenne | Formation du Conseil | | Réunions | Date |
| | Transports, télécommunications et énergie | | 3335 | 2014-10-08 |
| | Transports, télécommunications et énergie | | 3352 | 2014-12-03 |
| Commission européenne | DG de la Commission | | Commissaire | |
| | Mobilité et transports | | KALLAS Siim | |
| Comité économique et social européen | | | | |
| Comité européen des régions | | | | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|---|--|--------|
| Date | Evénement | Référence | Résumé |
| 11/06/2013 | Publication de la proposition législative | COM(2013)0410  | |
| 01/07/2013 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 30/01/2014 | Vote en commission, 1ère lecture | | |
| 06/02/2014 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A7-0095/2014 | Résumé |
| 11/03/2014 | Débat en plénière |  | |
| 12/03/2014 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T7-0220/2014 | Résumé |
| 12/03/2014 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 08/10/2014 | Débat au Conseil | | |
| 03/12/2014 | Débat au Conseil | | |
| 09/10/2019 | Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72) | | |
| 01/10/2024 | Publication de la position du Conseil | 08311/2024 | Résumé |
| 10/10/2024 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture | | |
| 17/10/2024 | Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture | A10-0010/2024 | |
| | | | |







| | | | |
|------------|---|---|--------|
| 21/10/2024 | Débat en plénière |  | |
| 22/10/2024 | Décision du Parlement, 2ème lecture | T10-0022/2024 | Résumé |
| 22/10/2024 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 23/10/2024 | Signature de l'acte final | | |
| 11/11/2024 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |
| | | | |

| Informations techniques | |
|--|--|
| Référence de la procédure | 2013/0186(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Refonte |
| Instrument législatif | Règlement |
| Modifications et abrogations | Abrogation Règlement (EC) No 549/2004 2001/0060(COD) Abrogation Règlement (EC) No 550/2004 2001/0235(COD) Abrogation Règlement (EC) No 551/2004 2001/0236(COD) Abrogation Règlement (EC) No 552/2004 2001/0237(COD) |
| Base juridique | Règlement du Parlement EP 113 Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2 |
| Autre base juridique | Règlement du Parlement EP 165 |
| Consultation obligatoire d'autres institutions | Comité économique et social européen Comité européen des régions |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | TRAN/10/01039 |

| Portail de documentation | | | | |
|--|----------------------------|-------------------------------|------------|--------|
| Parlement Européen | | | | |
| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
| Projet de rapport de la commission | | PE522.770 | 06/11/2013 | |
| Amendements déposés en commission | | PE524.603 | 27/11/2013 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A7-0095/2014 | 06/02/2014 | Résumé |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T7-0220/2014 | 12/03/2014 | Résumé |
| Projet de rapport de la commission | | PE765.057 | 07/10/2024 | |
| Recommandation déposée de la commission, 2e lecture | | A10-0010/2024 | 17/10/2024 | |
| Texte adopté du Parlement, 2ème lecture | | T10-0022/2024 | 22/10/2024 | Résumé |
| Conseil de l'Union | | | | |
| Type de document | Référence | | Date | Résumé |
| Position du Conseil | 08311/2024 | | 01/10/2024 | |
| | | | | |

| | | | |
|---------------------|----------------|------------|--|
| Projet d'acte final | 00097/2024/LEX | 23/10/2024 | |
|---------------------|----------------|------------|--|

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|--|------------|--------|
| Document de base législatif | COM(2013)0410  | 11/06/2013 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SWD(2013)0206  | 11/06/2013 | |
| Document annexé à la procédure | SWD(2013)0207  | 11/06/2013 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2014)455 | 10/06/2014 | |
| Document de base législatif complémentaire | COM(2020)0579  | 22/09/2020 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SWD(2020)0187  | 22/09/2020 | |
| Communication de la Commission sur la position du Conseil | COM(2024)0430  | 27/09/2024 | |

Parlements nationaux

| Type de document | Parlement /Chambre | Référence | Date | Résumé |
|------------------|--------------------|---------------|------------|--------|
| Contribution | PT_PARLIAMENT | COM(2013)0410 | 11/09/2013 | |
| Contribution | ES_PARLIAMENT | COM(2013)0410 | 15/09/2013 | |
| Contribution | IT_CHAMBER | COM(2013)0410 | 31/12/2013 | |
| Contribution | IT_SENATE | COM(2013)0410 | 15/01/2014 | |
| Contribution | ES_PARLIAMENT | COM(2020)0579 | 15/12/2020 | |
| Contribution | IT_SENATE | COM(2020)0579 | 21/01/2021 | |
| Avis motivé | MT_PARLIAMENT | PE680.728 | 05/02/2021 | |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|--|--------------|------------|--------|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES5372/2013 | 11/12/2013 | |
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES5081/2020 | 02/12/2020 | |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|--------|----------|------|
|--------|----------|------|

| | | |
|----------------------------|----------|------------|
| Service de recherche du PE | Briefing | 16/12/2020 |
| Parlements nationaux | IPEX | |
| Commission européenne | EUR-Lex | |
| | | |

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

| Transparence | | | | |
|-----------------------|-------------------------------|------------|------------|---|
| Nom | Rôle | Commission | Date | Représentant(e)s d'intérêts |
| OETJEN Jan-Christoph | Rapporteur(e) fictif /fictive | TRAN | 30/11/2022 | Supernal, LLC |
| OETJEN Jan-Christoph | Rapporteur(e) fictif /fictive | TRAN | 15/11/2022 | European Regional Airlines Association |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 10/11/2022 | IATA |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 26/10/2022 | Inmarsat Global Ltd |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 11/05/2022 | IATA |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 30/03/2022 | IATA |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 08/03/2022 | NATS Ltd |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 18/11/2021 | IATA |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 17/11/2021 | IFATCA |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 14/10/2021 | Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 13/10/2021 | Ryanair Holdings |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 31/05/2021 | Lufthansa Group |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 12/05/2021 | Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 27/04/2021 | DFS Deutsche Flugsicherung GmbH |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 26/03/2021 | ENAV |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 17/03/2021 | CANSO - Civil Air Navigation Services Organisation |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 17/03/2021 | IATA |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 04/03/2021 | CANSO |
| MARINESCU Marian- | | | | |

| | | | | |
|-----------------------|---------------|------|------------|--------|
| Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 17/02/2021 | Airbus |
| MARINESCU Marian-Jean | Rapporteur(e) | TRAN | 09/02/2021 | RPF |

| | | | | |
|---|--|--|--|--------|
| Acte final | | | | |
| Règlement 2024/2803 JO OJ L 11.11.2024 | | | | Résumé |

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 22/09/2020

La Commission a présenté une proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

Cette proposition modifiée vise à actualiser, à la lumière de l'expérience acquise, et à refondre la législation actuelle relative au ciel unique européen. Alors que les objectifs et principes initiaux de la proposition adoptée par la Commission en 2013 restent les mêmes, la proposition modifiée se concentre spécifiquement sur l'accélération de l'adaptation des services de navigation aérienne à la lumière de ces principes et objectifs.

Dispositions spécifiques de la proposition modifiée

Comme précédemment, il est proposé de fusionner les règlements actuels relatifs au Ciel unique européen en un seul règlement et de supprimer les éléments qui font double emploi avec le règlement (UE) 2018/1139. Le texte serait aligné sur la législation pertinente de l'Union. De même, la proposition tient compte des récents développements technologiques dans le secteur de l'aviation et des engagements exprimés dans le «Pacte vert» pour l'Europe en vue de décarboner le secteur des transports

Malgré un certain nombre de changements, cette proposition modifiée poursuit les mêmes objectifs que la proposition introduite en 2013.

Autorités nationales de surveillance

L'indépendance, l'expertise et les ressources des autorités nationales de contrôle devraient être renforcées. Le texte modifié décrit le niveau d'indépendance requis de la part des autorités vis-à-vis des prestataires de services qu'elles sont censées surveiller, et de toute autre entité publique ou privée.

Il est proposé de distinguer clairement les tâches des autorités nationales de surveillance, compétentes pour les questions relatives au ciel unique européen, de celles des autorités nationales compétentes dans le domaine de la sécurité aérienne couvertes par le règlement (UE) 2018/1139. Les premières autorités devraient être responsables de la certification économique liée aux conditions financières nécessaires à la fourniture de services de navigation aérienne, de la surveillance de la passation des marchés de services de navigation aérienne ainsi que de l'application des systèmes de performance et de tarification.

Les secondes autorités resteraient chargées de la certification et de la surveillance de la sécurité et des autres tâches décrites dans le règlement (UE) 2018/1139.

Certification économique des prestataires de services de navigation aérienne et désignation des prestataires de services de la circulation aérienne

La fourniture de services de navigation aérienne est subordonnée au respect de certaines exigences en matière de solidité financière, de responsabilité et de couverture d'assurance. À ces fins, il est proposé de prévoir un certificat économique délivré par les autorités de surveillance nationales. La proposition modifiée stipule également que la désignation des prestataires de services de la circulation aérienne doit être effectuée pour une période maximale de 10 ans. L'objectif est de garantir que la désignation soit réévaluée périodiquement.

Services de contrôle de la circulation aérienne

Il est proposé que les exploitants d'aéroports puissent décider de se procurer des services de contrôle de circulation aérienne, lorsque cette acquisition permettrait des gains de rentabilité au profit des usagers de l'espace aérien. Les États membres devraient pouvoir autoriser la passation de marchés de services pour le contrôle des approches. Afin d'assurer des conditions de concurrence équitables et d'éviter la discrimination, les subventions croisées et les distorsions de concurrence, les services en route seraient séparés sur le plan organisationnel des autres services de navigation aérienne.

Services communs d'information

En ce qui concerne les services communs d'information nécessaires pour permettre une gestion sûre du trafic aérien sans pilote (trafic de drones), le texte modifié est aligné sur les récents développements réglementaires concernant l'exploitation des aéronefs sans pilote. Il est proposé de réglementer la tarification de ces services de manière à contenir le coût de la gestion du trafic des aéronefs sans pilote.

Systèmes de performance et de redevances et organisme d'évaluation des performances

Il est proposé de confier aux prestataires de services de la circulation aérienne désignés la tâche de rédiger et de soumettre leurs plans de performance pour approbation par l'autorité compétente. Selon le cas, cette autorité pourrait être l'Agence agissant en tant qu'organisme d'évaluation des performances (RPP) ou une autorité de surveillance nationale. La fonction d'organe d'évaluation des performances, pour laquelle des règles de gouvernance spécifiques sont définies dans la [proposition](#) modifiant le règlement (UE) 2018/1139, est conçue de manière à permettre la prise de décisions pertinentes avec l'expertise et l'indépendance nécessaires. Les règles de financement proposées devraient garantir que l'Agence soit dotée des ressources nécessaires.

La proposition modifiée définit les responsabilités respectives de l'Agence agissant en tant que RPP, et des autorités nationales de surveillance en ce qui concerne la mise en œuvre des systèmes de performance et de tarification. En particulier, l'Agence agissant en tant que RPP serait chargée d'évaluer et d'approuver la répartition des coûts entre les services en route et les services terminaux et d'évaluer et d'approuver les plans de performance pour les services de navigation aérienne en route.

Les autorités nationales de surveillance seraient chargées d'évaluer et d'approuver les plans de performance pour les services de navigation aérienne terminaux. À cette fin, des plans distincts pour les services de navigation aérienne en route et pour les services de navigation aérienne terminaux devraient être soumis par les prestataires de services de la circulation aérienne désignés qui fournissent les deux types de services. Les modalités du système de redevances proposé sont alignées sur cette nouvelle approche.

Blocs d'espace aérien fonctionnels

La proposition modifiée ne contient plus de dispositions relatives aux blocs d'espace aérien fonctionnels. L'absence de telles règles n'empêcherait pas les États membres de maintenir ou de créer des blocs d'espace aérien fonctionnels s'ils le jugent utile.

Disponibilité et accès aux données

Les règles relatives à cette question sont modifiées de manière à faciliter la fourniture de services de données relatives au trafic aérien sur un marché transfrontalier et à l'échelle de l'Union. Les nouveaux entrants sur le marché des données doivent avoir accès aux données opérationnelles pertinentes avant même la certification. Afin d'éviter les subventions croisées ou la double facturation, il est proposé d'établir des principes de tarification adéquats.

Gestionnaire de réseau (actuellement Eurocontrol jusqu'en 2029)

La proposition énumère les fonctions du réseau et définit leurs objectifs tout en renforçant le rôle du gestionnaire de réseau.

Coordination SESAR

La proposition modifiée prévoit que les entités concernées doivent coopérer en vue d'assurer une coordination efficace entre les différentes phases du projet SESAR.

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 11/06/2013

OBJECTIF : améliorer la compétitivité du système de transport aérien européen en poursuivant le développement de l'initiative «ciel unique européen».

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : l'initiative «ciel unique européen» vise à rationaliser la façon dont l'espace aérien européen est organisé et géré, en réformant le secteur des services de navigation aérienne (SNA).

Au vu de l'expérience acquise dans le cadre des paquets «**ciel unique européen**» I depuis 2004 et «**ciel unique européen**» II depuis 2009, les principes et l'orientation retenus restent pertinents et **la poursuite de leur mise en œuvre se justifie**. Toutefois, la mise en œuvre de l'initiative prend du retard, notamment la réalisation des objectifs de performance et le déploiement des éléments de base, tels que les blocs d'espace aérien fonctionnels ou les autorités nationales de surveillance (ANS).

Le processus de **refonte du cadre juridique du ciel unique européen, désigné par l'abréviation CUE 2+** («ciel unique européen» 2+), vise à accélérer la mise en œuvre de la réforme des services de navigation aérienne en restant fidèle à ses objectifs et principes initiaux. Il s'inscrit également dans le cadre de l'initiative relative à l'[Acte pour le marché unique II](#) et entend, à ce titre, renforcer la compétitivité et la croissance de l'économie de l'UE en général, et pas seulement celles du système de gestion du trafic aérien.

Le «paquet» CUE 2+ traite essentiellement deux problèmes :

- 1) **le manque d'efficience de la navigation aérienne.** La fourniture de SNA reste assez peu satisfaisante sur le plan de l'efficience au regard des coûts, de l'exécution optimale des vols et de la capacité offerte. Aux États-Unis par exemple, tout l'espace aérien «en route» est contrôlé par un même prestataire de services alors qu'en Europe, ils sont 38. Avec un effectif inférieur de 38%, le prestataire américain contrôle près de 70% de vols supplémentaires.
- 2) **la fragmentation du système de gestion du trafic aérien (GTA).** Le système européen de GTA comprend 27 autorités nationales qui supervisent au total plus d'une centaine de prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), avec les divergences que cela suppose entre les systèmes, les règles et les procédures.

En conséquence, **les objectifs spécifiques de l'initiative** sont : i) d'accroître les performances des services de la circulation aérienne sur le plan de l'efficience et ii) d'améliorer l'utilisation des capacités de gestion du trafic aérien.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a effectué une [analyse d'impact](#) accompagnant les propositions législatives sur l'amélioration de l'efficience, de la sécurité et de la compétitivité du ciel unique européen.

BASE JURIDIQUE : articles 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission propose de **fusionner les quatre règlements relatifs au ciel unique européen en un seul règlement**, regroupés en plusieurs chapitres en fonction des acteurs concernés.

Autorités nationales: la proposition renforce les autorités nationales, en ce qui concerne à la fois **leur indépendance, leur expertise et leurs ressources**. À cette fin, elle :

- décrit le degré d'indépendance que les autorités doivent présenter vis-à-vis des prestataires de services qu'ils sont censés surveiller (une période transitoire est prévue jusqu'en 2020) ;
- fixe des exigences plus précises en ce qui concerne les compétences et l'indépendance du personnel recruté, et renforce l'indépendance du financement des autorités par le système de redevances de route ;
- prévoit la création d'un réseau d'autorités nationales, ainsi que la possibilité d'une mise en commun des experts de manière à ce que les États puissent faire appel à des experts d'autres États membres.

Système de performance et système de redevances : les modifications proposées visent à simplifier le processus de définition des objectifs et pour permettre de **l'axer davantage sur le niveau local**. Cela permet de mieux adapter la définition des objectifs en fonction des circonstances.

Des modifications ont aussi été apportées dans ce sens aux dispositions relatives à la tarification, et le texte a été actualisé afin que la disposition concernant le financement des tâches de l'autorité couvre également l'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Blocs d'espace aérien fonctionnels : l'objectif de la révision reste la **réorientation stratégique** des blocs d'espace aérien fonctionnels vers l'amélioration des performances.

Le secteur doit jouir d'une **souplesse accrue** pour développer les blocs d'espace aérien fonctionnels, voire concevoir des types différents de blocs d'espace aérien fonctionnels en fonction des synergies envisageables. Par conséquent, la proposition met l'accent sur des **«partenariats sectoriels» flexibles**, et le critère de réussite sera le niveau d'amélioration des performances réalisé.

Services d'appui aux services opérationnels de la circulation aérienne : selon la proposition, les services opérationnels de la circulation aérienne, qui sont considérés comme des monopoles naturels, resteraient soumis à l'obligation de désignation, mais **les services d'appui devraient avoir la possibilité de se développer librement et devraient pouvoir être fournis aux conditions du marché**. Une clause de sauvegarde a été incluse afin de garantir que les intérêts économiques vitaux et ceux de la sécurité ne sont pas compromis. Une période transitoire est prévue jusqu'en 2020.

Gestion de réseau : les dispositions ont été actualisées, notamment en ce qui concerne la liste de tous les services assurés par le gestionnaire de réseau. Une référence au **portail d'information aéronautique** a été ajoutée, s'agissant d'un service déjà intégré dans une certaine mesure au gestionnaire de réseau ;

En second lieu, la terminologie a été harmonisée avec celle utilisée dans le règlement (CE) n° 1108/2009, qui désigne les «fonctions» sous le nom de «services» et assimile systématiquement le gestionnaire de réseau aux autres prestataires de services en ce qui concerne les exigences en matière de certification, de surveillance et de sécurité. Enfin, une disposition a été intégrée afin d'orienter l'évolution du gestionnaire de réseau dans le sens d'un partenariat sectoriel d'ici à 2020.

Participation des usagers de l'espace aérien : en vue de renforcer le souci du client chez les prestataires de services de navigation aérienne, une nouvelle disposition est introduite pour garantir que les usagers de l'espace aérien seront consultés et associés à l'approbation de plans d'investissement.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence budgétaire.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Mise en œuvre du ciel unique européen

Le Parlement européen a adopté par 489 voix pour, 154 contre et 34 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Mettre en œuvre le ciel unique européen : le Parlement a souligné la nécessité de mettre fin à la fragmentation de l'espace aérien afin d'éviter que l'augmentation attendue du trafic aérien génère ou accentue la congestion de l'espace aérien européen, avec tous les coûts que cela implique en termes économiques, environnementaux et de sécurité.

La mise en œuvre du ciel unique européen devrait avoir **une incidence positive sur la croissance, l'emploi et la compétitivité en Europe**, notamment en stimulant la demande d'emplois hautement qualifiés.

Objectif du règlement : celui-ci devrait fixer des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen afin de préserver les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien, et notamment en **réduisant les répercussions sur le climat**.

Le ciel unique devrait comporter un réseau cohérent de routes au niveau paneuropéen et, sur la base de modalités particulières convenues avec les pays voisins, dans des pays tiers, un espace aérien opérationnel intégré ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, au profit de tous les usagers de l'espace aérien.

L'application du règlement à **l'aéroport de Gibraltar** serait suspendue jusqu'à l'application du régime défini dans la déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni du 2 décembre 1987.

Autorités aéronautiques nationales : le texte amendé prévoit la désignation par les États membres d'un organisme faisant fonction d'autorité aéronautique nationale.

Les autorités aéronautiques nationales devraient être **juridiquement distinctes et indépendantes**, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel - et dotées de leur budget annuel -, de toute entreprise, de toute organisation, de toute entité privée ou publique et de tout personnel relevant du domaine d'activité de l'autorité conformément au règlement (CE) n° 216/2008 ou possédant un intérêt dans les activités de ces entités. Ces dispositions devraient être respectées à la date d'entrée en vigueur du règlement ou au plus tard le 1^{er} janvier 2017.

Le personnel des autorités aéronautiques nationales devrait être recruté en vertu de règles et de critères clairs et transparents qui garantissent son indépendance. Il ne devrait pas être détaché par des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), ni par des entreprises placées sous le contrôle de prestataires de ce type.

Les personnes qui ont été chargées des décisions stratégiques pendant plus de six mois ne devraient pas exercer de responsabilités professionnelles auprès d'un prestataires de services de navigation aérienne après la cessation de leurs fonctions au sein de l'autorité aéronautique nationale pendant une période d'au moins 12 mois pour le personnel occupant des fonctions d'encadrement (au moins six mois pour le personnel n'occupant pas de fonctions d'encadrement).

Les membres de la direction de l'autorité seraient nommés pour une durée déterminée comprise entre trois et sept ans, renouvelable une fois.

Définitions : les députés ont ajouté de définitions importantes, comme ce qu'on entend par «plans de performance locaux» et par «partenariat sectoriel», lequel sera désormais, selon la proposition, un moteur au sein des blocs d'espace aérien fonctionnels à la structure nouvelle.

La définition de «**facteur humain**» a également été introduite, à savoir les conditions sociales, culturelles et de travail du personnel dans le secteur de la gestion du trafic aérien. Le facteur humain devrait être supervisé et intégré au cœur même du cadre du ciel unique européen.

Coopération entre les autorités aéronautiques nationales : la Commission et l'Agence européenne pour l'aviation (EAA) devraient faciliter la coopération entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleures pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale, en mettant à disposition **une plateforme pour ces échanges**. Cette coopération devrait se dérouler au sein d'un réseau sur une base régulière (au moins une fois par an).

L'objectif et les missions de ce réseau ont été définis de manière plus détaillée : il devrait, entre autres, conseiller la Commission et l'EAA en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation et la certification et fournir des recommandations destinées à faciliter la fourniture de services transfrontaliers.

Certification des prestataires de services : la délivrance de certificats devrait conférer aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services à tout État membre et, le cas échéant, aux pays tiers voisins dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, moyennant l'accord mutuel des parties concernées.

Fourniture de services d'appui : les «services d'appui» ont été définis comme les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET) et les services d'information aéronautique (SIA), ainsi que les autres services et activités qui sont liés et concourent à la fourniture de services de navigation aérienne.

Selon le Parlement, **aucun obstacle statutaire ne devrait empêcher les prestataires de services d'appui d'entrer en concurrence** au sein de l'Union sur la base de conditions équitables, non discriminatoires et transparentes pour la fourniture de ces services.

Les députés ont proposé que les prestataires de services de navigation aérienne invitent, au moment de l'établissement de leur plan d'entreprise, plusieurs prestataires de services d'appui à présenter une offre, et ce en vue de retenir le prestataire de services financièrement et qualitativement le plus avantageux.

Parmi les **critères de sélection contraignants** pour l'entité contractante devraient figurer, notamment, l'efficacité économique et l'efficacité énergétique, la qualité générale des services, l'interopérabilité et la sécurité des services, ainsi que la transparence des procédures de passation.

La Commission devrait réaliser une **étude des incidences** de l'application des principes de marché à la fourniture des services d'appui sur les plans opérationnel, économique, social et de la sécurité, et présenter celle-ci au Parlement européen et au Conseil pour le 1^{er} janvier 2016.

Système et critères de performance : les députés ont proposé que l'«**organe d'évaluation des performances**» (OEP) soit créé en tant qu'autorité européenne de régulation économique placée sous la supervision de la Commission, à compter du 1^{er} juillet 2015. L'OEP serait fonctionnellement et juridiquement distinct de tout prestataire de services, que ce soit au niveau national ou paneuropéen.

La conformité des plans de performance locaux et des objectifs locaux avec les objectifs de performance au niveau de l'Union serait évaluée par la Commission en coopération avec l'OEP.

Les objectifs de performance au niveau de l'Union devraient être définis de sorte que chaque bloc d'espace aérien fonctionnel conserve une **souplesse suffisante** pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

Mécanisme de compensation : outre la possibilité de sanctions, le Parlement a préconisé la création d'un mécanisme de compensation afin de régler le problème découlant du déploiement non synchronisé des technologies SESAR et des pertes d'investissements qui en résultent. La Commission pourrait proposer des mécanismes financiers pour améliorer la synchronisation des dépenses en capital liées au déploiement des technologies SESAR dans les systèmes embarqués et au sol.

Mise en œuvre du plan directeur GTA (gestion du trafic aérien) : la mise en œuvre du plan directeur GTA serait coordonnée par la Commission. Le gestionnaire du réseau, l'OEP et le gestionnaire du déploiement contribueraient à la mise en œuvre du plan directeur GTA conformément aux dispositions du règlement.

La Commission adopterait, par voie d'actes d'exécution, des modalités de gouvernance de la mise en œuvre du plan directeur GTA, notamment des modalités de définition et de sélection de l'organe chargé de la gestion (gestionnaire du déploiement).

Le gestionnaire du déploiement devrait recommander à la Commission **des échéances contraignantes** pour le déploiement et les actions correctrices appropriées relatives aux retards de mise en œuvre.

Partenariats sectoriels : les députés ont précisé que ces partenariats devaient être distincts des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui sont une initiative des États. De plus, les partenariats sectoriels et les blocs d'espace aérien fonctionnels ne devraient pas se chevaucher pour ce qui est des États membres concernés, et devraient donc être considérés comme un type de coopération distinct.

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 06/02/2014 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectif du règlement : celui-ci devrait fixer des règles pour la création et le bon fonctionnement du ciel unique européen afin de préserver les normes de sécurité actuelles de la circulation aérienne, de contribuer au développement durable du système de transport aérien, et notamment **en réduisant les répercussions sur le climat**.

Le ciel unique devrait comporter un réseau cohérent de routes **au niveau paneuropéen** et, sur la base de modalités particulières convenues avec les pays voisins, **dans des pays tiers**, un espace aérien opérationnel intégré ainsi que des systèmes de gestion du réseau et du trafic aérien, au profit de tous les usagers de l'espace aérien.

Autorités aéronautiques nationales : celles-ci devraient être **juridiquement distinctes et indépendantes**, notamment sur les plans organisationnel, hiérarchique et décisionnel - et dotées de leur budget annuel -, de toute entreprise, de toute organisation, de toute entité privée ou publique et de tout personnel relevant du domaine d'activité de l'autorité conformément au règlement (CE) n° 216/2008 ou possédant un intérêt dans les activités de ces entités.

Le personnel des autorités aéronautiques nationales devrait être recruté en vertu de règles et de **critères clairs et transparents** qui garantissent son indépendance. Il ne devrait **pas être détaché** par des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA), ni par des entreprises placées sous le contrôle de prestataires de ce type.

Les personnes qui ont été chargées des **décisions stratégiques pendant plus de six mois** ne devraient pas exercer de responsabilités professionnelles auprès d'un prestataires de services de navigation aérienne après la cessation de leurs fonctions au sein de l'autorité aéronautique nationale pendant une période d'au moins **12 mois** pour le personnel occupant des fonctions d'encadrement (au moins six mois pour le personnel n'occupant pas de fonctions d'encadrement).

Définitions : les députés ont ajouté de définitions importantes, comme ce qu'on entend par «plans de performance locaux» et par «partenariat sectoriel», lequel sera désormais, selon la proposition, un moteur au sein des blocs d'espace aérien fonctionnels à la structure nouvelle.

La définition de «facteur humain» a également été introduite, à savoir les conditions sociales, culturelles et de travail du personnel dans le secteur de la gestion du trafic aérien. Le facteur humain devrait être supervisé et intégré au cœur même du cadre du ciel unique européen.

Coopération entre les autorités aéronautiques nationales : la Commission et l'Agence européenne pour l'aviation (EAA) devraient faciliter la coopération entre ces autorités afin de leur permettre d'échanger leurs meilleures pratiques et d'élaborer une approche commune, y compris par la coopération renforcée à l'échelle régionale, en mettant à disposition **une plateforme pour ces échanges**. Cette coopération devrait se dérouler au sein d'un réseau sur une base régulière (au moins une fois par an).

L'objectif et les missions de ce réseau ont été définis de manière plus détaillée : il devrait, entre autres, conseiller la Commission et l'EAA en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation et la certification et fournir des recommandations destinées à faciliter la fourniture de services transfrontaliers.

Certification des prestataires de services : la délivrance de certificats devrait conférer aux prestataires de services de navigation aérienne le droit d'offrir leurs services à **tout État membre** et, le cas échéant, aux **pays tiers voisins** dans un bloc d'espace aérien fonctionnel, moyennant l'accord mutuel des parties concernées.

Fourniture de services d'appui : les «services d'appui» ont été définis comme les services de communication, de navigation et de surveillance (CNS), les services météorologiques (MET) et les services d'information aéronautique (SIA), ainsi que les autres services et activités qui sont liés et concourent à la fourniture de services de navigation aérienne.

Selon le rapport, il ne devrait exister **aucun obstacle statutaire** empêchant les prestataires de services d'appui d'entrer en concurrence au sein de l'Union sur la base de conditions équitables, non discriminatoires et transparentes pour la fourniture de ces services.

Les députés ont proposé que les prestataires de services de navigation aérienne invitent, au moment de l'établissement de leur plan d'entreprise, plusieurs prestataires de services d'appui à présenter une offre, et ce en vue de retenir le prestataire de services financièrement et qualitativement le plus avantageux.

Parmi les **critères de sélection contraignants** pour l'entité contractante devraient figurer, notamment, l'efficacité économique et l'efficacité énergétique, la qualité générale des services, l'interopérabilité et la sécurité des services, ainsi que la transparence des procédures de passation.

Système et critères de performance : les députés ont proposé que l'«organe d'évaluation des performances» (OEP) soit créé en tant qu'autorité européenne de régulation économique placée sous la supervision de la Commission, à compter du 1^{er} juillet 2015. L'OEP serait fonctionnellement et juridiquement distinct de tout prestataire de services, que ce soit au niveau national ou paneuropéen.

La conformité des plans de performance locaux et des objectifs locaux avec les objectifs de performance au niveau de l'Union serait évaluée par la Commission en coopération avec l'OEP.

Outre la possibilité de sanctions, les députés ont préconisé la création d'un **mécanisme de compensation** afin de régler le problème découlant du déploiement non synchronisé des technologies SESAR et des pertes d'investissements qui en résultent. La Commission pourrait proposer des **mécanismes financiers** pour améliorer la synchronisation des dépenses en capital liées au déploiement des technologies SESAR dans les systèmes embarqués et au sol.

Mise en œuvre du plan directeur GTA : la mise en œuvre du plan directeur GTA serait coordonnée par la Commission. Le gestionnaire du réseau, l'OEP et le gestionnaire du déploiement contribueraient à la mise en œuvre du plan directeur GTA conformément aux dispositions du règlement. La Commission adopterait, par voie d'actes d'exécution, des modalités de gouvernance de la mise en œuvre du plan directeur GTA, notamment des modalités de définition et de sélection de l'organe chargé de la gestion (gestionnaire du déploiement).

Partenariats sectoriels : les députés ont précisé que ces partenariats devaient être distincts des blocs d'espace aérien fonctionnels, qui sont une initiative des États. De plus, les partenariats sectoriels et les blocs d'espace aérien fonctionnels ne devraient pas se chevaucher pour ce qui est des États membres concernés, et devraient donc être considérés comme un type de coopération distinct.

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 22/10/2024 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative approuvant la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

La position du Conseil en première lecture reflète l'accord intervenu entre le Parlement et le Conseil au cours des négociations interinstitutionnelles au stade de la deuxième lecture anticipée.

L'objectif de la refonte est d'améliorer le fonctionnement, l'organisation et la gestion des espaces aériens dans l'Union européenne et la prestation des services de navigation aérienne afin de renforcer les capacités, de réduire les coûts et d'accroître la capacité d'adaptation du système, tout en essayant de réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement et le climat.

La Commission élaborera des **objectifs de performance de l'Union européenne** en matière de capacité, d'efficacité au regard des coûts ou encore de facteurs climatiques et environnementaux pour les services de navigation aérienne, et les performances de ces services par rapport à ces objectifs seront réexaminées au moins tous les trois ans.

Un **comité consultatif indépendant** pour l'évaluation des performances sera mis en place pour aider la Commission et les États membres à décider de la manière de concrétiser les plans de performance pour les services de navigation aérienne destinés à améliorer la gestion du réseau de l'espace aérien de l'Union. Ces plans devront comporter des objectifs contraignants et des mesures incitatives de sorte à rendre les vols plus efficaces et plus respectueux de l'environnement.

Une **autorité nationale de surveillance** sera désignée par l'État membre pour évaluer le respect, par les prestataires de services de navigation aérienne, de certaines exigences. L'accord prévoit que les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité nationale de surveillance peuvent faire partie de la même organisation pour autant qu'ils soient séparés sur le plan fonctionnel et qu'ils satisfassent à des **exigences d'indépendance**. Les États membres pourront fusionner des fonctions de supervision en matière économique et de sécurité au sein de la même entité administrative. Ils pourront aussi autoriser l'ouverture de certains services de navigation aérienne aux **conditions du marché**.

Enfin, la position du Conseil introduit la possibilité d'une **modulation obligatoire des redevances en route** afin d'encourager les usagers de l'espace aérien à favoriser l'amélioration des performances climatiques et environnementales.

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 11/11/2024 - Acte final

OBJECTIF : réforme du ciel unique européen.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

CONTENU : le règlement fixe des règles pour la création et le bon fonctionnement du **ciel unique européen** en vue de renforcer les normes de sécurité de la circulation aérienne, 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.

L'application du règlement ne porte pas atteinte à la souveraineté des États membres sur leur espace aérien, ni aux besoins des États membres en ce qui concerne les **questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense**. Le nouveau règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires.

Autorités nationales de surveillance (ANS)

Une autorité nationale de surveillance doit être désignée par chaque État membre pour évaluer le respect, par les prestataires de services de navigation aérienne, de certaines exigences, telles que la viabilité financière et la structure organisationnelle, en coopération avec l'autorité nationale compétente chargée de la certification des prestataires de services de navigation aérienne.

Les ANS doivent être **indépendantes** de tous les prestataires de services de navigation aérienne sur le plan organisationnel, hiérarchique et décisionnel, et être juridiquement ou fonctionnellement distinctes des prestataires de services de navigation aérienne. Dans le cas où elles ne sont pas juridiquement distinctes de ces prestataires, mais seulement dissociées d'un point de vue fonctionnel, les États membres doivent informer la Commission des mesures prises pour satisfaire aux exigences d'indépendance.

Le règlement prévoit que les prestataires de services de navigation aérienne et l'ANS peuvent **faire partie de la même organisation** pour autant qu'ils soient séparés sur le plan fonctionnel et qu'ils satisfassent à des exigences d'indépendance. Les États membres pourront **fusionner des fonctions de supervision en matière économique et de sécurité** au sein de la même entité administrative, cette solution réduisant les formalités administratives et s'adaptant aux modèles organisationnels existants.

Évaluation des performances

Les autorités nationales de surveillance et la Commission évalueront conjointement les performances des services de navigation aérienne, dans le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. La Commission sera assistée dans ce processus par un **conseil d'évaluation des performances indépendant**, qui jouera un rôle consultatif, sera établi en tant qu'entité stable et permanente et sera financé par le budget de l'UE.

Objectifs de performance à l'échelle de l'Union

La Commission adoptera des actes d'exécution fixant les objectifs de performance à l'échelle de l'Union pour les services de navigation aérienne en route dans les domaines de performance clés que sont **le climat et l'environnement, la capacité et l'efficacité économique**. Les États membres devront adopter, pour chaque période de référence, un projet de plan de performance. Le gestionnaire de réseau devra élaborer un projet de plan de performance du réseau.

Fourniture de services

Les prestataires de services de la circulation aérienne pourront acheter des services de communication, de navigation et de surveillance, des services d'information aéronautique, des services de données pour la circulation aérienne ou des services météorologiques destinés à la navigation aérienne (MET) **aux conditions du marché**. Les États membres pourront également autoriser les exploitants d'aéroports à acheter des services de la circulation aérienne terminaux aux fins du contrôle d'aérodrome ou des tels services aux fins du contrôle d'approche, aux conditions du marché.

Modulation des redevances

Pour réduire l'empreinte carbone du secteur de l'aviation, le règlement introduit la possibilité d'une modulation obligatoire des redevances en route afin d'encourager les usagers de l'espace aérien à **favoriser l'amélioration des performances climatiques et environnementales**, notamment le recours aux itinéraires disponibles les plus économes en carburant et l'utilisation accrue de technologies de propulsion propres de substitution. Cette modulation sera subordonnée à étude de faisabilité qui en déterminera la contribution et la valeur ajoutée et évaluera son incidence sur la circulation aérienne, la fourniture de services, les coûts administratifs et les parties prenantes.

Fonctions de réseau

Les fonctions de réseau de système de gestion du trafic aérien (GTA) doivent conduire à une utilisation durable et efficace de l'espace aérien et des ressources limitées. Elles doivent aussi donner aux usagers de l'espace aérien la possibilité d'emprunter des trajectoires et des profils de vol optimisés sur le plan de l'environnement et du climat, tout en donnant un accès équitable et raisonnable à l'espace aérien et aux services de navigation aérienne et en réduisant au minimum les encombrements.

Le règlement énumère **neuf fonctions de réseau**: i) conception et utilisation de structures de l'espace aérien; ii) gestion des courants de trafic aérien; iii) coordination des ressources limitées dans les bandes de fréquence aéronautiques utilisées pour la circulation aérienne générale, en particulier des radiofréquences, et la coordination des codes de transpondeur radar; iv) facilitation de la délégation de la fourniture de services de la circulation aérienne; v) fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien; vi) gestion de crises de réseau; vii) attribution en matière de retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien); viii) gestion de la planification, du suivi et de la coordination des activités de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien; ix) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien.

La perspective du réseau est renforcée par l'ajout de nouvelles fonctions de réseau et l'assignation au gestionnaire de réseau actuel, **Eurocontrol**, de tâches supplémentaires clairement définies afin qu'il puisse mieux contribuer à une utilisation durable et efficace de l'espace aérien. Les États membres sont pleinement associés aux décisions d'importance stratégique pour le réseau.

Gestion souple de l'espace aérien

Les États membres doivent assurer, en tenant compte des caractéristiques et de la nature de l'activité militaire dans chaque État membre ainsi que de l'organisation des questions militaires relevant de leur responsabilité, l'application dans le ciel unique européen du concept de gestion souple de l'espace aérien.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 2.12.2024. Certaines dispositions s'appliquent à partir du 2.12.2026.

Mise en œuvre du ciel unique européen

2013/0186(COD) - 01/10/2024 - Position du Conseil

Le Conseil a adopté sa position en première lecture en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte).

L'objectif de la refonte est d'améliorer le fonctionnement, l'organisation et la gestion des espaces aériens dans l'Union européenne et la prestation des services de navigation aérienne afin de renforcer les capacités, de réduire les coûts et d'accroître la capacité d'adaptation du système, tout en essayant de réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement et le climat.

Les principaux éléments de la position du Conseil sont les suivants :

Objet et champ d'application

La position du Conseil maintient les principaux objectifs du ciel unique européen: renforcer la sécurité, répondre aux besoins en matière de capacités et contribuer à réduire les émissions de CO₂, tout en offrant un rapport coût-efficacité satisfaisant.

L'application du règlement ne porte pas atteinte à la **souveraineté des États membres sur leur espace aérien** ni aux exigences des États membres en ce qui concerne les questions d'ordre public, de sécurité publique et de défense. Le règlement ne s'applique pas aux opérations et à l'entraînement militaires.

Autorités nationales de surveillance

Une autorité nationale de surveillance sera désignée par l'État membre pour évaluer le respect, par les prestataires de services de navigation aérienne, de certaines exigences, telles que la viabilité financière et la structure organisationnelle, en coopération avec l'autorité nationale compétente chargée de la certification des prestataires de services de navigation aérienne. Les États membres pourront décider d'assigner ces tâches à l'une ou l'autre autorité.

Les autorités nationales de surveillance (ANS) doivent être **indépendantes**, notamment sur le plan décisionnel, des prestataires de services de navigation aérienne (PSNA). Dans le cas où elles ne sont pas juridiquement distinctes de ces prestataires, mais seulement dissociées d'un point de vue fonctionnel, les États membres devront informer la Commission des mesures prises pour satisfaire aux exigences d'indépendance. Les ANS pourront être associées à une autorité nationale compétente, à condition que leurs décisions soient prises de manière indépendante. Les États membres doivent garantir que le personnel se conforme à certaines exigences d'indépendance.

Les États membres auront aussi la possibilité de **fusionner les fonctions de supervision économique et de supervision de la sécurité** au sein de la même entité administrative.

Fourniture de services

Les prestataires de services de la circulation aérienne désignés pourront décider **d'acquérir des services de soutien** (services de communication, de navigation et de surveillance, services d'information aéronautique, services de données pour la circulation aérienne et services météorologiques) **aux conditions du marché** ou selon d'autres formes d'accords lorsque les règles horizontales en matière de passation de marchés (directive 2014/24/UE et directive 2014/25/UE) ne s'appliquent pas. Pour ce qui est de l'acquisition de services de la circulation aérienne terminaux aux fins du contrôle des aéroports et du contrôle d'approche, les États membres pourront autoriser la passation de marchés aux conditions du marché.

Évaluation des performances

Les autorités nationales de surveillance et la Commission évalueront conjointement les performances des services de navigation aérienne, dans le respect des principes de subsidiarité et de proportionnalité. La Commission sera assistée dans ce processus par un **conseil d'évaluation des performances indépendant**, qui jouera un rôle consultatif, sera établi en tant qu'entité stable et permanente et sera financé par le budget de l'UE.

Modulation des redevances

La position du Conseil introduit la possibilité d'une modulation obligatoire des redevances en route afin d'encourager les usagers de l'espace aérien à **favoriser l'amélioration des performances climatiques et environnementales**, notamment le recours aux itinéraires disponibles les plus économes en carburant et l'utilisation accrue de technologies de propulsion propres de substitution, sous réserve d'une étude de faisabilité qui déterminera la contribution et la valeur ajoutée d'une telle modulation et évaluera son incidence sur la circulation aérienne, la fourniture de services, les coûts administratifs et les parties prenantes.

Fonctions du réseau

Le règlement énumère **neuf fonctions de réseau**: i) conception et utilisation de structures de l'espace aérien; ii) gestion des courants de trafic aérien; iii) coordination des ressources limitées; iv) facilitation de la délégation de la fourniture de services de la circulation aérienne; v) fourniture de capacités de contrôle du trafic aérien; vi) gestion de crises de réseau; vii) attribution en matière de retard ATFM (gestion des courants de trafic aérien); viii) gestion de la planification, du suivi et de la coordination des activités de mise en œuvre du déploiement des infrastructures dans le réseau européen de gestion du trafic aérien; ix) suivi du fonctionnement des infrastructures du réseau européen de gestion du trafic aérien.

La liste des fonctions de réseau est exhaustive et couvre tous les aspects nécessaires à la gestion du réseau. Le règlement précise que ces fonctions de réseau doivent être exécutées par les États membres et toutes les parties prenantes concernées avec la contribution du gestionnaire de réseau.

Perspective de réseau

La perspective du réseau est renforcée par l'ajout de nouvelles fonctions de réseau et l'assignation au gestionnaire de réseau actuel, **Eurocontrol**, de tâches supplémentaires clairement définies afin qu'il puisse mieux contribuer à une utilisation durable et efficace de l'espace aérien. Les États membres sont pleinement associés aux décisions d'importance stratégique pour le réseau.