Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 27 avril 2022
(OR. fr)

5854/22

LIMITE

AVIATION 21
CODEC 109

PUBLIC

Dossier interinstitutionnel:
2013/0186(COD)

DOCUMENT DE TRAVAIL

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	délégations
Nº doc. préc.:	ST 11637 ADD1 REV 3
N° doc. Cion:	ST 10840/20
Objet:	Proposition modifiée de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (refonte) -Document de réflexion de la Présidence sur le système d'évaluation de la performance

Les Délégations trouveront, en annexe, un document de réflexion sur le sujet en objet.

ANNEXE

Non papier de la Présidence sur le Système de performance – Articles 10 à 18

PUBLIC

Dans la proposition révisée de refonte des règlements Ciel unique, le système de performance du Ciel unique occupe une place essentielle. Il est décrit dans les articles 10 à 18 du projet.

Ce système repose sur un certain nombre de principes clés.

Compte tenu de la complexité de l'articulation de ces principes, la présidence propose, avant l'examen ligne par ligne, d'examiner d'abord les orientations souhaitées et acceptables sur ces principes clés.

La rédaction détaillée ferait alors l'objet de discussions ultérieures sur la base des principes agréés.

Le présent document identifie quatre thématiques clés en partant de l'analyse des écarts entre les derniers compromis proposés par le rapporteur et l'orientation générale du Conseil (ST 11637/21 ADD1 REV 3), destinées à structurer une future négociation avec le rapporteur.

Cette démarche est sans préjudice d'autres questions ultérieures sur des sujets moins fondamentaux.

1. **Deux plans de performance (services en-route et services terminaux) ou un seul couvrant les services en-route et les services terminaux?**

Comme la Commission, le rapporteur insiste pour deux plans de performance séparés : un pour les services de navigation aérienne en-route, l'autre pour les services terminaux (même s'il regroupe ces deux notions dans le paragraphe 1 de l'article 13).

Cette séparation est motivée par deux processus différents :

- pour les services en-route, l'AESA agissant en tant que PRB serait chargée de l'évaluation et l'approbation du plan et des objectifs de performance et elle pourrait imposer des mesures correctives, y compris fixer elle-même les objectifs locaux ;
- pour les services terminaux, ce sont les autorités nationales de surveillance qui en seraient chargées mais sous la supervision de l'Agence agissant en tant que PRB.

Dans son orientation générale, le Conseil maintient un seul plan de performance avec de ce fait une seule procédure d'évaluation et d'approbation. Ce choix est également lié à la liberté des Etats membres de désigner un même prestataire de services pour les services en-route et les services terminaux, sans mise en concurrence.

PUBLIC

Question aux délégations :

1.1 Souhaitez-vous que les plans de performance, soient soumis avec un seul plan pour les services en-route et terminaux ou êtes-vous ouverts à une dissociation des plans de performance en deux plans distincts et donc soumis potentiellement à deux procédures distinctes ?

1.2 Une possibilité intermédiaire pourrait-elle être envisagée, par exemple un seul plan pourrait être soumis seulement lorsque le même prestataire fournit les services en route et les services terminaux et/ou d'aérodrome, et plusieurs lorsque cela n'est pas le cas ?

2. Champ et modalité d'adoption des objectifs de performance au niveau de l'Union

De même, le rapporteur maintient la position du Parlement selon laquelle la Commission fixe les objectifs au niveau de l'Union aussi bien pour les services en route que pour les services terminaux, par décision prise après vote du comité Ciel unique en procédure consultative.

Le Conseil a souhaité maintenir les dispositions actuelles où la Commission fixe des objectifs au niveau de l'Union pour les seuls services en route mais non pour les services terminaux, par décision prise après vote du comité Ciel unique en procédure d'examen, et non consultative.

Cette préférence repose notamment sur le fait qu'il n'est pas pertinent de fixer des objectifs au niveau de l'Union pour les services terminaux, principalement en raison de la disparité des situations entre les Etats, en matière, notamment, d'organisation des services terminaux, et variabilité du trafic dans les diverses zones tarifaires.

Questions aux délégations :

La présidence souhaite savoir si les Etats membres considéreraient possible de faire évoluer la procédure d'approbation des objectifs de performance, par exemple via l'une ou l'autre des options suivantes :

2.1. Fixer des objectifs de performance au niveau de l'Union pour les services en-route et terminaux avec procédure d'examen ?

2.2. Fixer des objectifs de performance au niveau de l'Union pour les seuls services en-route, mais avec procédure consultative, tout en maintenant la fixation des valeurs de référence par procédure d'examen?

2.3. Voyez-vous d'autres options ?

3. Soumission des plans de performance

Préparation et soumission des plans de performance

La position du Parlement prévoit, comme la proposition de la Commission, que les ATSP désignés soumettent eux-mêmes directement leurs plans et objectifs de performance à l'entité chargée de les évaluer et de les approuver (Agence agissant en tant que PRB pour les services en-route, après avis des autorités nationales de surveillance (NSA), ou NSA pour les services terminaux, sous la surveillance de l'Agence).

L'orientation générale du Conseil maintient la soumission des plans de performance par les Etats membres comme actuellement, avec une préparation du plan par la NSA, et des contributions de l'ATSP. Dans cette configuration, le projet qui est soumis a bénéficié d'un examen et d'échanges avec les prestataires conduits par les Etats membres et leurs autorités nationales avant et après la consultation des parties prenantes. Puis les Etats membres s'engagent en leur nom propre sur le contenu auprès de l'autorité européenne chargée de décider si le plan et les objectifs satisfont les critères d'évaluation et sont approuvés, ou non – la Commission actuellement.

Il convient de noter que dans la première option, la décision s'adresse directement et individuellement aux prestataires de services et non aux Etats membres comme actuellement.

PUBLIC

Questions aux délégations :

3.1. Estimez-vous important de maintenir que les plans de performance soient soumis par les Etats membres, ou seriez-vous ouvert à ce qu'ils soient soumis directement par les ATSPs ?

3.2. Si les plans restent soumis par les Etats membres, seriez-vous favorable à ce que la répartition des rôles entre ATSP et NSA dans la préparation des plans soit clarifiée et si oui, dans quelle mesure?

PUBLIC

Plans de performance par bloc d'espace aérien fonctionnel (FAB)

Le Conseil a souhaité maintenir la possibilité de créer des blocs d'espace aérien fonctionnels, mais avec des objectifs plus qualitatifs, moins quantitatifs que dans les règlements actuels. De son côté, la position du Parlement retient la proposition de la Commission de ne plus les prévoir dans le règlement.

Un compromis qui pourrait être offert au rapporteur serait de considérer que les plans de performance puissent être soumis par un ensemble d'Etats membres conjointement, dès lors :

- que leurs espaces aériens sont connexes ;
- qu'il existe un accord entre eux pour améliorer la gestion de l'espace aérien par divers efforts de coopération, couvrant pour la durée de la période de référence ;
- que l'intention de soumettre un plan conjoint est annoncé au moins 9 mois avant le début de la période de référence.

Cette formulation permettrait d'éviter de faire référence à la notion de bloc d'espace aérien fonctionnel dans le règlement, tout en permettant bien sûr la continuation des accords de FAB existant pour les Etats membres qui le souhaitent.

Questions aux délégations :

3.3. Seriez-vous d'accord avec cette option ?

4. Entité qui approuve le plan – Rôle de l'Agence agissant en tant que PRB

Pour le Parlement comme pour la Commission, l'AESA devrait prendre le rôle d'entité qui évalue et approuve ou désapprouve les plans et les objectifs, prescrit des actions correctrices, voire impose les objectifs locaux. Associée à ce nouveau rôle, une gouvernance particulière de cette fonction auprès de l'Agence, est prévue, comportant un *Directeur pour l'Examen de la Performance,* un *Regulatory Board for Performance Review*, un *Advisory Board for Performance Review*, un *Appeal Board for Performance Review*. Lors du trilogue du 22 novembre 2021, le rapporteur pour la proposition modifiant le règlement (UE) 2018/1139 (proposition PRB) a proposé d'explorer avec le Conseil la possibilité de créer un PRB au sein de l'Agence, tout en renforçant son indépendance et le rôle des Etats membres dans la gouvernance.

L'orientation générale du Conseil ne prévoit pour l'Agence ni ce rôle, ni un rôle consultatif auprès de la Commission comme celui du PRB actuel mais réaffirme un rôle de l'Agence consistant à contribuer à la mise en œuvre du système de performance dans les domaines couverts par le règlement (UE) 2018/1139, en coopération avec le PRB.

Question aux délégations :

4.1. Selon vous est-il utile de considérer la voie de compromis proposée par le rapporteur pour la proposition PRB ? Seriez-vous prêt à donner à l'Agence un rôle dans le système d'évaluation de performance à la condition que les Etats membres soient impliqués dans sa gouvernance?

4.2. Si oui, quelle doit être cette implication des Etats membres, notamment concernant la représentation et les règles de votes ?

4.3. Et si oui, quel rôle souhaiteriez-vous précisément donner à l'Agence ?

4.4. Voyez-vous la possibilité de placer le PRB auprès d'une autre entité que l'Agence, et si oui laquelle ? Selon quelles modalités en lien avec les questions précédentes ?

5. Autres aspects de <u>procédures</u>

<u>Critères d'évaluation des objectifs de performance des plans (Article 13, §3. - lignes 219 à 227)</u>

La position du Conseil ajoute à l'application des critères la prise en compte des circonstances locales, mais sans préciser lesquelles, ainsi que les interdépendances entre les domaines de performance clés, ce que le rapporteur du Parlement refuse (ligne 219).

PUBLIC

<u>Question aux délégations :</u>

5.1. Etes-vous d'accord pour préciser dans le texte le type de circonstances locales qui doivent être prises en compte et le cas échéant les préciser dans un acte d'exécution (par exemple : un décalage entre les effectifs opérationnels qualifiés et l'évolution du niveau de trafic et/ou la nécessité d'investissements majeurs supérieurs à la moyenne pendant la période considérée) ?

D'autres différences entre l'orientation générale et la position du rapporteur existent mais semblent moins fondamentales et des suggestions pour un compromis au niveau technique pourront être présentées au groupe en temps opportun.

<u>Répartition des coûts (</u><u>allocation of costs</u>*<u>) entre services en-route et terminaux (Article 13, §4, ligne 228 et article 18, ligne 316)</u>*

S'agissant de la répartition des coûts communs entre les services en-route et terminaux :

- la position du Parlement est qu'elle doit suivre une méthodologie imposée par la Commission par voie d'acte d'exécution en procédure consultative ;
- la position du Conseil est que les autorités nationales de surveillance fixent les critères de répartition en tenant compte du principe de la relation aux coûts et s'assurent que les assiettes de coûts s'y conforment.

Question aux délégations :

5.2. Accepteriez-vous, à titre de compromis éventuel, un rôle pour la Commission ou le PRB concernant la méthode de répartition des coûts communs entre les deux catégories de services, et si oui, lequel ?
(Par exemple, la Commission ou le PRB pourrait examiner les méthodes fixées par les autorités nationales au sein d'un groupe de coordination des autorités et, en vue de la seconde période de référence, établir des recommandations un an avant la fin de la première période de référence suivant l'entrée en vigueur du présent règlement.)

PUBLIC

Mesures correctrices (Article 18, ligne 317) et les systèmes d'incitation économique à la performance (Article 18, ligne 323)

La position du Parlement prévoit que la Commission adopte par acte d'exécution en *procédure consultative* les règles de suivi de la performance et les mesures correctives demandées aux prestataires de services lorsque leurs performances en cours de période sont moins bonnes que les objectifs de performance de leurs plans, ainsi que les systèmes d'incitation économique à la performance.

La position du Conseil est que les mesures correctives et les systèmes d'incitation économique à la performance sont adoptés par la Commission en *procédure d'examen*.

Question aux délégations :

5.3. Accepteriez-vous qu'une partie de ces règles soit fixée par la Commission en procédure consultative ? Si oui, lesquelles ?