



Βρυξέλλες, 1 Ιουνίου 2021
(OR. en)

Διοργανικοί φάκελοι:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

9162/21
ADD 4

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 8419/21 ADD1-3 + ADD1COR1

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20

Θέμα: Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 όσον αφορά την αρμοδιότητα του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας να ενεργεί ως φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού

– Γενική προσέγγιση

Επισυνάπτεται για τις αντιπροσωπίες δήλωση της Φινλανδίας, της Ιρλανδίας, της Μάλτας και της Ισπανίας σχετικά με τη δέσμη SES2+.

**ΚΟΙΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΕΣΜΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ
ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗΣ SES2+**

Η νομοθετική δέσμη SES2+ είναι ένας πολύπλοκος φάκελος, με δύσκολο νομικό και επιχειρησιακό περιβάλλον και ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων μερών. Υπό τέτοιες συνθήκες, οι αλλαγές είναι πάντα δύσκολες. Αναγνωρίζοντας το γεγονός αυτό και λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες έκτακτες περιστάσεις που επέφερε η πανδημία του κορωνοϊού, μαζί με τις αδιαμφισβήτητες περιπλοκές της, τα συμμετέχοντα μέρη σε αυτή την κοινή δήλωση - η Φινλανδία, η Ισπανία, η Ιρλανδία και η Μάλτα - αναγνωρίζουν τις προσπάθειες που έχει καταβάλει η Προεδρία για να σημειώσει πρόοδο σε μια ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές. Ως εκ τούτου, προκειμένου να προχωρήσει ο φάκελος, τα συμμετέχοντα μέρη σε αυτή την κοινή δήλωση θα υπερψηφίσουν την προτεινόμενη γενική προσέγγιση που υποβλήθηκε στο Συμβούλιο.

Ωστόσο, καθώς περνάμε στην επόμενη φάση της νομοθετικής διαδικασίας και συνεχίζουμε να αξιοποιούμε το έργο που έχει τελεστεί μέχρι τώρα σχετικά με τη SES2+, προσβλέπουμε στην προώθηση συμφωνίας μεταξύ του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου σχετικά με περαιτέρω διαρθρωτικές και διαδικαστικές μεταρρυθμίσεις που θα συντελέσουν ώστε να γαλουχηθεί ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός φιλικότερος προς στο περιβάλλον, ανθεκτικότερος και ανταγωνιστικότερος σε παγκόσμιο επίπεδο. Όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να επιτευχθεί αυτό, διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν περιθώρια ώστε να αναπτυχθεί περαιτέρω η οικονομική ρύθμιση της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της επίβλεψής της, να ενισχυθεί ο ρόλος του διαχειριστή δικτύου, να επιτευχθεί καλύτερος συντονισμός του ευρωπαϊκού δικτύου εναέριου χώρου και να απορροφηθούν αποδοτικότερα οι ψηφιακές τεχνολογίες ATM για την περαιτέρω βελτίωση των επιδόσεων των υπηρεσιών και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αερομεταφορών.

Με βάση αυτούς τους στόχους, επιδίωξη είναι να μεγιστοποιηθεί η αξία που προσφέρει ένα ανταγωνιστικό σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας· αυτός ο καθοριστικός παράγοντας στην αλυσίδα αξίας των αερομεταφορών μπορεί, σε συνεργασία με μια περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένη και υπεύθυνη αεροπορική κοινότητα, να διαδραματίσει τον ρόλο του στην ανασυγκρότηση ενός πιο βιώσιμου και πιο «πράσινου» τομέα αερομεταφορών, διευκολύνοντας ταυτόχρονα την ευρύτερη συνδεσιμότητα και την οικονομική ανάπτυξη που παράγει η αεροπορία για την ευρύτερη ευρωπαϊκή οικονομία. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σύστημα ATM της Ευρώπης, οι αεροπορικές εταιρείες και οι αερολιμένες, συμμετέχουν σύσσωμα στην προσπάθεια για την επίτευξη των κοινών αυτών στόχων, ώστε κάθε ανεπιθύμητη επιστροφή σε περιορισμούς χωρητικότητας να αντιμετωπισθεί, όπως και οι ολοένα και πιο επείγουσες περιβαλλοντικές ανησυχίες που όλοι έχουμε εμπρός μας.

Ως εκ τούτου, αναμένουμε ότι οι τριμερείς διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου θα δώσουν το έναυσμα ώστε να βγει κάτι θετικό από την Covid-19, αντί απλώς να την υπομένουν. Παρότι είναι κατανοητό ότι ο αντίκτυπος της τρέχουσας παγκόσμιας πανδημίας έχει μεταστρέψει την προσοχή από αυτό που το 2019 αποτελούσε μία χαίνουσα κρίση χωρητικότητας του εναέριου χώρου, γεγονός είναι ότι υπάρχει ένας υποκείμενος μεσοπρόθεσμος περιορισμός όσον αφορά τη χωρητικότητα στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο και μια περιβαλλοντική επιταγή που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Εάν η ιστορία μας διδάσκει κάτι, αυτό είναι ότι για να αντιμετωπίσουμε αυτά τα ζητήματα δεν πρέπει πριν αντιδράσουμε να περιμένουμε το σύστημα να πλησιάσει στην κατάρρευση ή η περιβαλλοντική κατάσταση να επιδεινωθεί και άλλο, αλλά να αντιδράσουμε τώρα.
