

Bruxelles, 1 iunie 2021
(OR. en)

Dosare interinstituționale:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

9162/21
ADD 4

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 8419/21 ADD1-3 + ADD1COR1
Nr. doc. Csie:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Subiect:	Propunere modificată de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european (reformare) Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1139 în ceea ce privește capacitatea Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației de a acționa în calitate de organism de evaluare a performanței în cadrul Cerului unic european – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor o declarație din partea Finlandei, Irlandei, Maltei și Spaniei privind pachetul SES 2+.

**DECLARAȚIA COMUNĂ A STATELOR MEMBRE CU PRIVIRE LA PACHETUL DE
REFORMĂ LEGISLATIVĂ SES 2+**

Pachetul legislativ SES 2+ este un dosar complex, caracterizat printr-un mediu juridic și operațional dificil și o gamă largă de părți interesate. Schimbarea este întotdeauna dificilă în astfel de circumstanțe. Recunoscând acest lucru și având în vedere perioada actuală extraordinară cauzată de pandemia de coronavirus și complicațiile incontestabile aferente, părțile la prezenta declarație comună – Finlanda, Spania, Irlanda și Malta – recunosc eforturile depuse de președinție în încercarea de a obține progrese într-un moment deosebit de dificil pentru aviația europeană. Prin urmare, pentru a înregistra noi progrese cu privire la acest dosar, părțile la prezenta declarație comună vor vota în favoarea propunerii de abordare generală prezentată Consiliului.

Cu toate acestea, pe măsură ce traversăm următoarea etapă a procesului legislativ, și pentru a continua să valorificăm lucrările desfășurate până în prezent cu privire la SES 2+, așteptăm cu interes să susținem un acord între Consiliu și Parlament pe marginea unor reforme structurale și procedurale suplimentare care să contribuie la stimularea unui Cer unic european mai prietenos cu mediul, mai rezilient și mai competitiv la nivel mondial. Legat de modul în care acest lucru ar putea fi realizat, considerăm că sunt posibile o mai mare dezvoltare a reglementării economice a furnizării de servicii de navigație aeriană și a supravegherii acesteia, un rol sporit pentru administratorul de rețea, o mai bună coordonare a rețelei spațiului aerian european și o adoptare pe scară mai largă a tehnologiilor digitale ATM pentru a îmbunătăți și mai mult performanța serviciilor și a reduce impactul aviației asupra mediului.

Urmărind, prin intermediul acestor obiective, maximizarea valorii oferite de un sistem competitiv de management al traficului aerian, acest actor esențial în lanțul valoric al aviației poate, în parteneriat cu o comunitate aviatică sensibilă și responsabilă față de mediu, să joace un rol în reconstruirea unui sector al aviației mai durabil și mai „verde”, facilitând în același timp la scară mai largă conectivitatea și dezvoltarea economică pe care aviația le generează pentru economia europeană în ansamblu. Prin urmare, este esențial să se asigure faptul că sistemul ATM, companiile aeriene și aeroporturile din Europa acționează la unison în încercarea de a atinge aceste obiective comune, astfel încât să se combată atât o eventuală revenire nedorită la constrângerile de capacitate experimentate anterior, cât și problemele de mediu din ce în ce mai urgente cu care ne confruntăm toți.

Prin urmare, privim deja negocierile din cadrul trilogului dintre Consiliu și Parlament mai curând ca pe o ocazie de a obține ceva pozitiv în urma COVID-19, decât de a lăsa COVID-19 să ne definească acțiunile. Deși, în mod evident, impactul actualei pandemii mondiale a abătut atenția de la ceea ce era, în 2019, o criză arzătoare de capacitate a spațiului aerian, există o constrângere profundă legată de capacitatea pe termen mediu a spațiului aerian european, precum și un imperativ de mediu care trebuie tratat. Dacă istoria ne învață ceva, este că problemele nu se soluționează când sistemul este aproape de prăbușire sau când situația mediului devine și mai gravă, ci se soluționează acum.
