



Βρυξέλλες, 27 Μαΐου 2021
(OR. en)

9162/21

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

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3

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

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 22 Σεπτεμβρίου 2020 η Επιτροπή υπέβαλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο την τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού¹, χρησιμοποιώντας την τεχνική της αναδιατύπωσης (εφεξής «τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης»), καθώς και την 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 Ουρανού² (εφεξής «πρόταση EASA»).

¹ ST 10840/21 + ADD 1

² ST 10841/21 + COR 1

2. Στόχος της πρωτοβουλίας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός (EEO) είναι να καταστεί αποδοτικότερος ο τρόπος οργάνωσης και διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου με μεταρρύθμιση του κλάδου παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANS). Η Επιτροπή υπέβαλε την αναθεώρηση έχοντας ως στόχους την επικαιροποίηση, με βάση την κτηθείσα πείρα, και την αναδιατύπωση της ισχύουσας νομοθεσίας σχετικά με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό.
3. Η Επιτροπή είχε υιοθετήσει μια αρχική πρόταση αναδιατύπωσης για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού το 2013³. Παρότι οι αρχικοί στόχοι και οι αρχές εκείνης της πρότασης δεν έχουν μεταβληθεί, η τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης επικεντρώνεται ειδικά στην επιτάχυνση της προσαρμογής των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υπό το πρίσμα των εν λόγω αρχών και στόχων.
4. Ένα στοιχείο των τροποποιήσεων που προτάθηκαν στο πλαίσιο αυτό ήταν η θέσπιση λειτουργίας μόνιμου φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ), την οποία θα ασκεί ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA). Οι απαιτούμενες σχετικές διευθετήσεις επέβαλαν πολλές τροποποιήσεις στον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139.

2. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

5. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε, κατά την 7^η κοινοβουλευτική του περίοδο, την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) αρμόδια επί της πρότασης αναδιατύπωσης για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και όρισε εισηγητή τον κ. Marian-Jean Marinescu (EPP, PM). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθόρισε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση σχετικά με την πρόταση. Μετά την τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης που υπέβαλε η Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συζητά εκ νέου την πρόταση στην επιτροπή TRAN, καθώς προετοιμάζεται για τις διαπραγματεύσεις με το Συμβούλιο. Ο κ. Marian-Jean Marinescu θα είναι και πάλι εισηγητής για τον φάκελο κατά την 9^η κοινοβουλευτική περίοδο. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναμένεται να επικαιροποιήσει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις 17 Ιουνίου 2021.
6. Εξάλλου, ο κ. Bogusław Liberadzki (SD, PL) ορίστηκε εισηγητής για την πρόταση EASA κατά την 9^η κοινοβουλευτική περίοδο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συζητά την πρόταση αυτή στην επιτροπή TRAN και αναμένεται να εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση τους επόμενους μήνες.

³ ST 11501/2013

7. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ενέκρινε τη γνώμη της στις 2 Δεκεμβρίου 2020, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μην γνωμοδοτήσει.
8. Το ισπανικό Κοινοβούλιο, το Κοινοβούλιο της Μάλτας και η Γερουσία της Ιταλικής Δημοκρατίας εξέδωσαν γνωμοδοτήσεις σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας σχετικά με την τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης.
9. Η Γερουσία της Ιταλικής Δημοκρατίας και το ισπανικό Κοινοβούλιο υπέβαλαν γνωμοδότηση σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας όσον αφορά την πρόταση EASA.

3. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

10. Η Ομάδα «Αεροπορικές μεταφορές» ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2020 τις εργασίες της για τις δύο προτάσεις, μέσω άτυπων βιντεοδιασκέψεων των μελών της, με γενική παρουσίαση των προτάσεων. Έκτοτε, οι φάκελοι αυτοί περιλαμβάνονται συστηματικά στις ημερήσιες διατάξεις· συνολικά 23 φορές.
11. Σε βιντεοδιάσκεψη που πραγματοποίησαν στις 8 Δεκεμβρίου 2020, τα μέλη του Συμβουλίου (ΜΤΕ, Μεταφορές) διεξήγαγαν πρώτη συζήτηση προσανατολισμού για να δώσουν κατευθύνσεις ενόψει των επακόλουθων συζητήσεων στα προπαρασκευαστικά όργανα⁴.
12. Οι προτάσεις δεν συνοδεύονται από εκτίμηση επιπτώσεων. Η άποψη της Επιτροπής είναι ότι η εκτίμηση επιπτώσεων που πραγματοποιήθηκε το 2013 για την αρχική πρόταση αναδιατύπωσης εξακολουθεί να ισχύει και τη συμπλήρωσε με έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της⁵. Οι αντιπρόσωποι εξέφρασαν ανησυχία για την έλλειψη αιτιολόγησης και ανάλυσης κόστους/οφέλους όσον αφορά αρκετά από τα νέα μέτρα που πρότεινε η Επιτροπή και ειδικότερα τη σύσταση του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ), μια κοινή τιμή μονάδας για τα τέλη και την υποχρεωτική διαφοροποίηση των τελών σε επίπεδο ΕΕ.

⁴ ST 12611/20

⁵ ST 11020/20

13. Όσον αφορά την τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης, τα μέλη της Ομάδας «Αεροπορικές μεταφορές» υποστηρίζουν πλήρως τους γενικούς στόχους του ΕΕΟ. Ωστόσο, οι αντιπρόσωποι διερωτήθηκαν για την αναλογικότητα και την αποτελεσματικότητα ορισμένων από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις και για τη συμμόρφωσή τους με τα κυριαρχικά δικαιώματα και τις ευθύνες των κρατών μελών για τον εναέριο χώρο τους. Τα μέλη της Ομάδας «Αεροπορικές μεταφορές» εξέτασαν διάφορα ζητήματα σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής και πρότειναν τις ακόλουθες εναλλακτικές λύσεις:
- Οι εθνικές εποπτικές αρχές πρέπει να είναι ανεξάρτητες από τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, αφήνοντας παράλληλα την ευελιξία στα κράτη μέλη να οργανώνουν τα καθήκοντα οικονομικής εποπτείας και εποπτείας της ασφάλειας στην ίδια διοικητική οντότητα.
 - Η παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας εντός της ΕΕ συναρτάται με την κατοχή ενιαίου πιστοποιητικού που περιλαμβάνει απαιτήσεις περί χρηματοοικονομικής ευθύνης ασφάλισης, οι οποίες έχουν συμπεριληφθεί στο σχέδιο κανονισμού για τον EASA.
 - Οι πάροχοι υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να προμηθεύονται, με τους όρους της αγοράς, υπηρεσίες αεροναυτιλίας, όπως υπηρεσίες επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης, υπηρεσίες πληροφοριών αεροναυτικών πτήσεων, μετεωρολογικές υπηρεσίες πτήσης, καθώς και υπηρεσίες δεδομένων ATM, οι δε αερολιμένες μπορούν να προμηθεύονται τερματικές υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας με τους όρους της αγοράς.
 - Τα κράτη μέλη παραμένουν υπεύθυνα για τη διαδικασία σχεδιασμού των επιδόσεων, ενώ η Επιτροπή επαληθεύει τη συνέπεια των σχεδίων επιδόσεων προς τους στόχους επιδόσεων ανά την ΕΕ.
 - Τα τέλη καθορίζονται σύμφωνα με τις αρχές του EUROCONTROL και, προκειμένου να αποφευχθεί επιβάρυνση των εθνικών προϋπολογισμών, το κόστος της εποπτείας παραμένει επιλέξιμο στο πλαίσιο του συστήματος χρέωσης. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τις τιμές μονάδας μετά από επαλήθευση από την Επιτροπή.
 - Το περιβαλλοντικό όφελος από μια υποχρεωτική διαφοροποίηση των τελών σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν έχει αποδειχθεί και εγείρει ορισμένα θεμελιώδη νομικά, οικονομικά και τεχνικά ζητήματα, που συνδέονται κυρίως με την ανακατανομή των εσόδων εντός της ΕΕ και τον αντίκτυπο στον ανταγωνισμό έναντι των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας τρίτων χωρών. Η διαφοροποίηση των τελών από τα κράτη μέλη είναι μεν δυνατή, όμως απαιτείται μελέτη σκοπιμότητας για την εφαρμογή της εν λόγω διαφοροποίησης σε επίπεδο ΕΕ.

14. Όσον αφορά την πρόταση EASA, συντριπτική πλειονότητα των αντιπροσωπιών ανέφεραν ξεκάθαρα και εξαρχής ότι προτιμούν ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ) να διατηρήσει συμβουλευτικό ρόλο, και τούτο όχι εντός των δομών του EASA. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα η εν λόγω πρόταση να υποστεί σημαντικές αλλαγές. Επιπλέον, η Προεδρία μετέτρεψε επίσης το οικονομικό πιστοποιητικό που πρότεινε η Επιτροπή στην τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης, σε σύνολο οικονομικών απαιτήσεων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο του τροποποιημένου βασικού κανονισμού EASA.
15. Στις 5 Μαΐου 2021 η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων παρέσχε περαιτέρω καθοδήγηση σχετικά με τέσσερα εκκρεμή ζητήματα που αφορούν κυρίως την ελευθέρωση ορισμένων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τον ρόλο του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (PRB)⁶:
- Η προμήθεια, με τους όρους της αγοράς, ορισμένων υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τερματικών υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, εξακολουθεί να υπόκειται σε αδειοδότηση από τα κράτη μέλη.
 - Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που ανταγωνίζονται ή συμμετέχουν στην παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή τερματικών υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με όρους της αγοράς, δεν χρειάζεται να τοποθετούν τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις εν λόγω υπηρεσίες σε επιχειρηματική οντότητα που λειτουργεί ανεξάρτητα. Πρέπει ωστόσο να διασφαλίζουν τον διαχωρισμό και τη διαφάνεια των λογαριασμών.
 - Οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας ή τερματικών υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας με όρους της αγοράς πρέπει να έχουν την κύρια εγκατάστασή τους στην επικράτεια κράτους μέλους, να τελούν κατά 50 % υπό την κυριότητα κρατών μελών ή υπηκόων κρατών μελών και να τελούν υπό τον ουσιαστικό έλεγχό τους. Ωστόσο, υποστηρίχθηκε παρέκκλιση για πιστοποιημένους παρόχους παγκόσμιων δορυφορικών υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται ήδη στην ΕΕ.
 - Ο φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ) διατηρεί τον συμβουλευτικό του ρόλο και δεν αναλαμβάνει ρυθμιστικό ρόλο όπως προτείνεται στην τροποποιημένη πρόταση αναδιατύπωσης. Πέραν τούτου, τα κράτη μέλη δεν αποφάνθηκαν οριστικά ως προς την οντότητα εντός της οποίας θα πρέπει να συσταθεί, ή αν θα πρέπει να συσταθεί αυτοτελώς.
16. Μετά από τη συζήτηση αυτή, η Προεδρία επανήλθε στο προπαρασκευαστικό όργανο κατά τη διάρκεια δύο ακόμα συζητήσεων για τα τελευταία εναπομένοντα θέματα.

⁶ ST 8030/21 + ADD 1 και ADD 2

17. Στις 26 Μαΐου 2021 η Προεδρία υπέβαλε συμβιβαστικό κείμενο στην Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων για την επίλυση των τελευταίων εκκρεμών ζητημάτων:
- Όσον αφορά τον ορισμό των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η δυνατότητα των κρατών μελών να επιβάλλουν όρους ως προς την κυριότητα και τον έλεγχο από υπηκόους τους και την εγκατάσταση και χρήση εγκαταστάσεων στην επικράτειά τους, περιορίζεται σε περιπτώσεις όπου η εφαρμογή όρων αυτού του είδους δεν θα συνεπέφεραν αδικαιολόγητο περιορισμό της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών ή της ελευθερίας εγκατάστασης.
 - Όσον αφορά τις απαιτήσεις οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας που επιλέγονται ή ορίζονται κατόπιν διαδικασίας προμηθειών να έχουν την κύρια εγκατάστασή τους στο έδαφος κράτους μέλους, να τελούν κατά 50 % υπό την κυριότητα κρατών μελών ή υπηκόων κρατών μελών και να τελούν υπό τον ουσιαστικό έλεγχό τους, παρέκκλιση χορηγείται μόνο σε πιστοποιημένους παρόχους παγκόσμιων δορυφορικών υπηρεσιών που έχουν ήδη πιστοποιηθεί ότι λειτουργούν στην ΕΕ.
 - Κατά την αξιολόγηση των επιδόσεων των παρόχων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα στους παράγοντες της ασφάλειας και του περιβάλλοντος.
 - Οι ρόλοι και τα καθήκοντα του διαχειριστή δικτύου οριοθετούνται σαφώς και λεπτομερώς. Ο διαχειριστής δικτύου θα λαμβάνει αποφάσεις μέσω συνεργατικής διαδικασίας λήψης αποφάσεων στην οποία θα συμμετέχουν τα οικεία ενδιαφερόμενα μέρη. Τα κράτη μέλη συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για αποφάσεις στρατηγικής σημασίας και/ή θέματα κυριαρχίας. Διευκρινίζεται επίσης ο ρόλος του συμβουλίου διαχείρισης δικτύου.
18. Μεγάλος αριθμός αντιπροσωπιών έλαβαν τον λόγο για να εγκωμιάσουν το έργο της Προεδρίας και να τονίσουν τη λεπτή ισορροπία της συμβιβαστικής πρότασης, η οποία αντικατοπτρίζει τα αιτήματα και τις θέσεις της πλειονότητας των κρατών μελών. Βάσει των παρατηρήσεων των αντιπροσωπιών, η Προεδρία πρότεινε να γίνουν οι ακόλουθες πρόσθετες τροποποιήσεις στα συμβιβαστικά κείμενα:
- Μια νέα αιτιολογική σκέψη θα καθιστά σαφές ότι ο τροποποιημένος αναδιατυπωμένος κανονισμός δεν απαιτεί την πιστοποίηση των σημάτων που παρέχονται από παγκόσμια δορυφορικά συστήματα πλοήγησης (GNSS).
 - Η αιτιολογική σκέψη 43 θα τροποποιηθεί ώστε να τονιστεί ιδίως η ανάγκη διαβούλευσης με τις επαγγελματικές οργανώσεις του προσωπικού.

- Θα εισαχθεί νέα παράγραφος 2α δυνάμει του άρθρου 17 που θα προβλέπει τη δυνατότητα αναστολής του μηχανισμού επιδόσεων σε περιπτώσεις κρίσης δικτύου.
- Η αναφορά στον διαχειριστή δικτύου και στο συμβούλιο διαχείρισης δικτύου για την τέλεση των λειτουργιών του δικτύου θα απαλειφθεί από το άρθρο 26 παράγραφος 4.
- Στα άρθρα 10 παράγραφος 3 στοιχείο η), 10 παράγραφος 4, 13 παράγραφος 1, 13 παράγραφος 3 στοιχείο γ), 13β παράγραφοι 2), 2α και 2β) και στις αιτιολογικές σκέψεις 22 και 25α θα διαγραφούν οι αναφορές σε «ορισθέντες παρόχους ΜΕΤ». Το άρθρο 8 παράγραφος 5 θα τροποποιηθεί αναλόγως.

19. Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε ότι επετεύχθη συμβιβασμός.
20. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται να λάβει θέση επί των συμβιβαστικών προτάσεων εν αναμονή των διαπραγματεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

21. Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, το Συμβούλιο καλείται να εξετάσει στη σύνοδο της 3ης Ιουνίου 2021 το κείμενο που παρατίθεται στα έγγραφα 9162/21 ADD 1 και ADD 2 και να εγκρίνει γενική προσέγγιση σχετικά με τις προτάσεις.
