



Bruselas, 27 de mayo de 2021  
(OR. en)

9162/21

---

---

**Expedientes interinstitucionales:**  
2020/0264(COD)  
2013/0186(COD)

---

---

**AVIATION 134**  
**CODEC 772**  
**IA 101**

## INFORME

---

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
N.º doc. prec.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
N.º doc. Ción.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Asunto:	Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo (texto refundido)  Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1139 en lo relativo a la capacidad de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea para actuar como Órgano de Evaluación del Rendimiento del Cielo Único Europeo  – Orientación general

---

### 1. INTRODUCCIÓN

1. El 22 de septiembre de 2020, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la puesta en práctica del Cielo Único Europeo<sup>1</sup> recurriendo a la técnica de la refundición (en lo sucesivo, «la propuesta de refundición modificada»), así como la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1139 en lo relativo a la capacidad de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea para actuar como Órgano de Evaluación del Rendimiento del Cielo Único Europeo<sup>2</sup> (en lo sucesivo, «la propuesta sobre la AESA»).

---

<sup>1</sup> Documentos ST 10840/21 + ADD 1.

<sup>2</sup> Documentos ST 10841/21 + COR 1.

2. El objetivo de la iniciativa del cielo único europeo es aumentar la eficiencia global de la organización y gestión del espacio aéreo europeo merced a una reforma del sector de los servicios de navegación aérea. Las razones principales por las que la Comisión presenta la revisión son actualizar, a la luz de la experiencia adquirida, y refundir la legislación actual relativa al cielo único europeo.
3. La Comisión había adoptado una propuesta inicial de refundición para la puesta en práctica del Cielo Único Europeo en 2013<sup>3</sup>. Si bien los objetivos y principios originales de aquella propuesta siguen siendo los mismos, la propuesta de refundición modificada se centra específicamente en acelerar la adaptación de los servicios de navegación aérea a la luz de dichos principios y objetivos.
4. Un elemento de las modificaciones propuestas en este contexto consistía en la creación de una función permanente de Órgano de Evaluación del Rendimiento (OER), que será ejercida por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). Las disposiciones necesarias a tal fin requerían varias modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1139.

## **2. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES**

5. Durante su 7.<sup>a</sup> legislatura, el Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) como comisión competente para el fondo de la propuesta de refundición sobre la ejecución del cielo único europeo y nombró ponente a Marian-Jean Marinescu (PPE, RO). El Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura sobre la propuesta. A raíz de la propuesta de refundición modificada presentada por la Comisión, el Parlamento Europeo debate de nuevo la propuesta en la Comisión TRAN, ya que prepara las negociaciones con el Consejo. Se volvió a confirmar a Marian-Jean Marinescu como ponente para el expediente durante la 9.<sup>a</sup> legislatura. Se espera que el Parlamento Europeo actualice su posición en primera lectura el 17 de junio de 2021.
6. Por otra parte, se nombró a Bogusław Liberadzki (SD, PL) ponente para la propuesta sobre la AESA durante la 9.<sup>a</sup> legislatura del Parlamento Europeo. El Parlamento Europeo está debatiendo dicha propuesta en la Comisión TRAN, y se espera que adopte su posición en primera lectura en los próximos meses.

---

<sup>3</sup> Documento ST 11501/2013.

7. El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre ambos expedientes el 2 de diciembre de 2020, mientras que el Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir dictamen.
8. El Parlamento español, el Parlamento maltés y el Senado de la República Italiana han adoptado sendos dictámenes sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad en relación con la propuesta de refundición modificada.
9. El Senado de la República Italiana y el Parlamento español han presentado un dictamen sobre la aplicación del principio de subsidiariedad en relación con la propuesta sobre la AESA.

### **3. TRABAJOS EN EL CONSEJO**

10. El Grupo «Aviación», a través de videoconferencias informales entre sus miembros, inició sus trabajos sobre ambas propuestas en octubre de 2020 con una presentación general de estas. Desde entonces, estos expedientes han figurado sistemáticamente en el orden del día, en un total de veintitrés ocasiones.
11. Los miembros del Consejo (TTE, Transporte) celebraron, en su videoconferencia del 8 de diciembre de 2020, un debate estratégico inicial con objeto de impartir indicaciones para los siguientes debates que habrán de celebrarse en los órganos preparatorios<sup>4</sup>.
12. Las propuestas no van acompañadas de una evaluación de impacto. La Comisión considera que la evaluación de impacto realizada en 2013 para la propuesta de refundición inicial sigue siendo válida, y la ha complementado con un documento de trabajo de los servicios de la Comisión<sup>5</sup>. Los delegados han expresado su preocupación por la falta de justificación y de análisis coste-beneficio de una serie de medidas nuevas propuestas por la Comisión, en particular la creación del organismo de evaluación del rendimiento, la tarifa unitaria común para las tasas y la modulación obligatoria de las tasas a escala de la UE.

---

<sup>4</sup> Documento ST 12611/20.

<sup>5</sup> Documento ST 11020/20.

13. Por lo que se refiere a la propuesta de refundición modificada, los miembros del Grupo «Aviación» apoyan plenamente los objetivos generales del cielo único europeo. Sin embargo, los delegados han cuestionado la proporcionalidad y la eficacia de algunas de las modificaciones propuestas y la conformidad de estas con los derechos y responsabilidades soberanos de los Estados miembros sobre su espacio aéreo. Los miembros del Grupo «Aviación» han tratado una serie de cuestiones respecto de la propuesta de la Comisión y han desarrollado las siguientes soluciones alternativas:

- Las autoridades nacionales de control deben ser independientes de los proveedores de servicios de navegación aérea, pero al mismo tiempo se deja a los Estados miembros la flexibilidad necesaria para organizar las funciones de supervisión económica y supervisión de la seguridad en la misma entidad administrativa.
- La prestación de servicios de navegación aérea en la UE está condicionada a la posesión de un certificado único, que incluye requisitos sobre responsabilidad y garantías financieras que se han incluido en el proyecto de Reglamento sobre la AESA.
- Los proveedores de servicios de tránsito aéreo pueden recurrir a la contratación de servicios de navegación aérea, por ejemplo a servicios de comunicación, navegación y vigilancia, servicios de información aeronáutica, servicios meteorológicos y servicios de gestión del tránsito aéreo en condiciones de mercado, y los aeropuertos pueden recurrir a la contratación de servicios de tránsito aéreo de aproximación en condiciones de mercado.
- Los Estados miembros siguen siendo responsables del proceso de planificación del rendimiento, mientras que la Comisión verifica que los planes de rendimiento sean coherentes con los objetivos de rendimiento a escala de la UE.
- Las tasas se establecen en consonancia con los principios de Eurocontrol, y, para evitar repercusiones en los presupuestos nacionales, los costes de supervisión siguen pudiendo optar a financiación con cargo al sistema de tarificación. Los Estados miembros fijan las tarifas unitarias tras la verificación de la Comisión.
- No se ha demostrado el beneficio medioambiental que tendría una modulación obligatoria de las tasas a escala europea, que además plantea una serie de cuestiones jurídicas, económicas y técnicas fundamentales, en particular en lo que se refiere a la redistribución de los ingresos dentro de la UE y a la incidencia en la competencia con respecto a los proveedores de servicios de navegación aérea de terceros países. Si bien es posible que los Estados miembros procedan a la modulación de las tasas, para implantarla a escala de la UE hace falta un estudio de viabilidad.

14. Por lo que se refiere a la propuesta sobre la AESA, la gran mayoría de las delegaciones indicó claramente desde el principio que prefería que el organismo de evaluación del rendimiento mantuviera una función consultiva, y no estuviera dentro de las estructuras de la AESA. Esto dio como resultado la introducción de cambios considerables en la propuesta. Además, la Presidencia también transformó el certificado económico que proponía la Comisión en la propuesta de refundición modificada en un conjunto de requisitos económicos incluidos en el proyecto de Reglamento de base sobre la AESA modificado.
15. El 5 de mayo de 2021, el Comité de Representantes Permanentes facilitó orientaciones adicionales sobre cuatro cuestiones pendientes relativas principalmente a la liberalización de determinados servicios de navegación aérea y a la función del organismo de evaluación del rendimiento<sup>6</sup>:
- La contratación en condiciones de mercado de determinados servicios de navegación aérea y de servicios de tránsito aéreo de aproximación sigue estando sujeta a la autorización de los Estados miembros.
  - Los proveedores de servicios de navegación aérea que compitan o se dediquen a la prestación de servicios de navegación aérea o de servicios de tránsito aéreo de aproximación en condiciones de mercado no tendrán que situar las actividades relacionadas con dichos servicios en una entidad empresarial que opere de forma independiente. No obstante, sí deben garantizar la separación y la transparencia de las cuentas.
  - Los proveedores de servicios de navegación aérea o de servicios de tránsito aéreo de aproximación en condiciones de mercado deberán tener su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro y ser propiedad al 50 % de los Estados miembros o de nacionales de los Estados miembros y estar efectivamente controlados por ellos. No obstante, se apoyó una excepción para los proveedores certificados de servicios mundiales por satélite que ya operen en la UE.
  - El organismo de evaluación del rendimiento mantiene su función consultiva y no asume una función reguladora como se sugiere en la propuesta de refundición modificada. Además, los Estados miembros no se pronunciaron de manera definitiva sobre la entidad en cuyo seno debería constituirse ni sobre si debería constituirse de manera autónoma.
16. Tras este debate, la Presidencia volvió a tratar el tema del órgano preparatorio en otros dos debates sobre los últimos asuntos pendientes.

---

<sup>6</sup> Documentos 8030/21 + ADD 1 y ADD 2.

17. El 26 de mayo de 2021, la Presidencia presentó al Comité de Representantes Permanentes un texto transaccional que resuelve las últimas cuestiones pendientes:
- En lo que se refiere a la designación de los proveedores de servicios, la posibilidad de que los Estados miembros impongan condiciones sobre la propiedad y el control por parte de sus propios nacionales y sobre el establecimiento y el uso de instalaciones en su propio territorio se limita a aquellos casos en los que ello no conlleve una restricción injustificada de la libre prestación de servicios o de la libertad de establecimiento.
  - En lo que se refiere al requisito de que los proveedores de servicios de navegación aérea seleccionados o designados como resultado de un procedimiento de contratación pública tengan su centro de actividad principal en el territorio de un Estado miembro y al requisito de que sean propiedad al 50 % y estén efectivamente controlados por Estados miembros o por nacionales de Estados miembros, solo se concederá una excepción a aquellos proveedores certificados de servicios mundiales por satélite que ya hayan obtenido la certificación para operar en la UE.
  - En la evaluación del rendimiento de los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben prevalecer las consideraciones sobre seguridad y medio ambiente.
  - Las funciones y tareas del gestor de la red se han establecido de manera clara y exhaustiva. El gestor de la red tomará las decisiones mediante un proceso de toma de decisiones cooperativo en el que participen las partes interesadas pertinentes. Los Estados miembros participan en el proceso de toma de decisiones para las decisiones de importancia estratégica o los asuntos soberanos. También se aclara el papel del consejo de administración de la red.
18. La gran mayoría de las delegaciones intervino para encomiar la labor de la Presidencia y subrayar el delicado equilibrio que alcanza el texto transaccional propuesto, que refleja las peticiones y posiciones de la mayoría de los Estados miembros. A partir de las observaciones de las delegaciones, la Presidencia propuso introducir en los textos transaccionales las siguientes modificaciones adicionales:
- Un nuevo considerando dejará claro que el Reglamento refundido modificado no exige la certificación de las señales que proporcionan los sistemas mundiales de navegación por satélite (GNSS).
  - Se modificará el considerando 43 para subrayar, en particular, la necesidad de consultar a las organizaciones profesionales de los trabajadores.

- En el artículo 17 se introducirá un nuevo apartado 2 *bis* para prever la posibilidad de suspender el sistema de evaluación del rendimiento en caso de crisis de la red.
- En el artículo 26, apartado 4, se suprimirá la referencia al gestor de la red y al consejo de administración de la red para la ejecución de las funciones de red.
- En el artículo 10, apartado 3, letra h), y apartado 4, el artículo 13, apartados 1 y 3, letra c), el artículo 13 *ter*, apartados 2, 2 *bis* y 2 *ter* y en los considerandos 22 y 25 *bis* se suprimirán las referencias a los «prestadores de servicios meteorológicos designados»; El artículo 8, apartado 5, se modificará en consecuencia.

19. El Comité de Representantes Permanentes confirmó la fórmula transaccional alcanzada.
20. La Comisión se reserva su postura sobre las propuestas transaccionales en espera de que concluyan las negociaciones con el Parlamento Europeo.

#### 4. CONCLUSIONES

21. A la luz de lo expuesto, se ruega al Consejo que, en su sesión del 3 de junio de 2021, examine el texto que figura en los documentos 9162/21 ADD 1 y ADD 2 y que adopte una orientación general sobre las propuestas.

---