



Bruxelas, 27 de maio de 2021
(OR. en)

9162/21

Dossiês interinstitucionais:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	ST 8419/21 + ADD 1 + COR 1, ADD 2-3
n.º doc. Com.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Assunto:	Proposta alterada de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do céu único europeu (reformulação) Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2018/1139 no que diz respeito à capacidade da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação de agir na qualidade de órgão de análise do desempenho do céu único europeu – Orientação geral

1. INTRODUÇÃO

1. Em 22 de setembro de 2020, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta alterada de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à implementação do céu único europeu¹, utilizando a técnica de reformulação (a seguir designada "proposta alterada de reformulação"), bem como a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) 2018/1139 no que diz respeito à capacidade da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação de agir na qualidade de órgão de análise do desempenho do céu único europeu² (a seguir designada por "proposta AESA").

¹ ST 10840/21 + ADD 1

² ST 10841/21 + COR 1

2. A iniciativa céu único europeu visa melhorar a eficiência global do espaço aéreo europeu em termos de organização e gestão, através da reforma do setor dos serviços de navegação aérea. As principais razões para a Comissão apresentar a revisão são: atualizar, à luz da experiência adquirida, e reformular a legislação atual relativa ao céu único europeu.
3. A Comissão adotou uma proposta inicial de reformulação para a implementação do céu único europeu em 2013³. Embora os objetivos e princípios originais dessa proposta permaneçam os mesmos, a proposta alterada de reformulação centra-se especificamente na aceleração da adaptação dos serviços de navegação aérea à luz desses princípios e objetivos.
4. Um elemento das alterações propostas neste contexto consistiu na criação de uma função permanente do órgão de análise do desempenho, que será exercida pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). As disposições necessárias para o efeito exigiram a introdução de várias alterações no Regulamento (UE) 2018/1139.

2. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

5. Durante a sua 7.^a legislatura, o Parlamento Europeu designou a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) como comissão competente para a proposta de reformulação relativa à implementação do céu único europeu e nomeou Marian-Jean Marinescu (PPE, RO) relator. O Parlamento Europeu adotou a sua posição em primeira leitura sobre a proposta. Na sequência da proposta alterada de reformulação apresentada pela Comissão, o Parlamento Europeu voltará a debater a proposta na Comissão TRAN, em preparação para as negociações com o Conselho. Marian-Jean Marinescu foi novamente confirmado como relator para o dossiê durante a 9.^a legislatura. O Parlamento Europeu deverá atualizar a sua posição em primeira leitura em 17 de junho de 2021.
6. Por outro lado, Bogusław Liberadzki (SD, PL) foi nomeado relator para a proposta AESA, durante a 9.^a legislatura do Parlamento Europeu. O Parlamento Europeu está a debater essa proposta na Comissão TRAN e deverá adotar a sua posição em primeira leitura nos próximos meses.

³ ST 11501/2013

7. O Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre os dois dossiês em 2 de dezembro de 2020, tendo o Comité das Regiões Europeu decidido não emitir parecer.
8. O Parlamento espanhol, o Parlamento maltês e o Senado da República Italiana adotaram pareceres sobre a aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade no que diz respeito à proposta alterada de reformulação.
9. O Senado da República Italiana e o Parlamento espanhol apresentaram um parecer sobre a aplicação do princípio da subsidiariedade no que diz respeito à proposta AESA.

3. TRABALHOS NO CONSELHO

10. O Grupo da Aviação, através das videoconferências informais dos seus membros, deu início aos seus trabalhos sobre as duas propostas em outubro de 2020, com uma apresentação geral das mesmas. Estes dossiês têm sido sistematicamente inscritos na ordem do dia desde então e durante um total de 23 vezes.
11. Os membros do Conselho (TTE, Transportes) realizaram, na sua videoconferência de 8 de dezembro de 2020, um debate de orientação prévio para dar indicações sobre os seguintes debates a realizar nas instâncias preparatórias⁴.
12. As propostas não são acompanhadas da respetiva avaliação de impacto. A Comissão considera que a avaliação de impacto efetuada em 2013 para a proposta inicial de reformulação ainda era válida e complementou-a com um documento de trabalho dos serviços da Comissão⁵. Os delegados manifestaram preocupações quanto à falta de justificação e de análise custo/benefício de uma série de novas medidas propostas pela Comissão, em especial a criação do órgão de análise do desempenho, uma taxa unitária comum aplicável às taxas a cobrar pelos serviços e a modulação obrigatória das taxas a nível da UE.

⁴ ST 12611/20

⁵ ST 11020/20

13. No que diz respeito à proposta alterada de reformulação, os membros do Grupo da Aviação apoiam plenamente os objetivos gerais do céu único europeu. No entanto, os delegados questionaram a proporcionalidade e a eficácia de algumas das alterações propostas, bem como a sua conformidade com os direitos soberanos e as responsabilidades dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo. Os membros do Grupo da Aviação abordaram uma série de questões relativas à proposta da Comissão e desenvolveram as seguintes soluções alternativas:

- As autoridades supervisoras nacionais deverão ser independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea, deixando aos Estados-Membros flexibilidade para organizarem funções de supervisão económica e de supervisão da segurança na mesma entidade administrativa.
- A prestação de serviços de navegação aérea na UE está subordinada à posse de um certificado único que contempla requisitos em matéria de responsabilidade financeira e de seguro, e que foram incluídos no projeto de regulamento AESA.
- Os prestadores de serviços de tráfego aéreo podem adquirir, em condições de mercado, serviços de navegação aérea, tais como serviços de comunicação, navegação e vigilância, serviços de informação aeronáutica, serviços meteorológicos, bem como serviços de dados ATM, e os aeroportos podem adquirir, em condições de mercado, serviços de tráfego aéreo de terminal.
- Os Estados-Membros continuam a ser responsáveis pelo processo de planeamento do desempenho, cabendo à Comissão verificar a coerência dos planos de desempenho com os objetivos de desempenho a nível da UE.
- As taxas são estabelecidas em conformidade com os princípios da Eurocontrol e, a fim de evitar impactos nos orçamentos nacionais, os custos de supervisão continuam a ser elegíveis ao abrigo do regime de tarifação. Os Estados-Membros fixam as taxas unitárias após verificação pela Comissão.
- O benefício ambiental de uma modulação obrigatória das taxas a nível europeu não foi demonstrado e levanta uma série de questões jurídicas, económicas e técnicas fundamentais, em especial no que diz respeito à redistribuição das receitas na UE e ao impacto na concorrência face aos prestadores de serviços de navegação aérea de países terceiros. Embora a modulação das taxas pelos Estados-Membros seja possível, é necessário um estudo de viabilidade para aplicar essa modulação a nível da UE.

14. No que diz respeito à proposta AESA, a grande maioria das delegações indicou muito claramente desde o início que preferia que o órgão de análise do desempenho continuasse a desempenhar um papel consultivo e não fosse integrado nas estruturas da AESA. Essa posição deu origem a alterações consideráveis à proposta. Além disso, a Presidência transformou também o certificado económico proposto pela Comissão na proposta alterada de reformulação num conjunto de requisitos económicos incluídos no projeto alterado de regulamento de base da AESA.
15. Em 5 de maio de 2021, o Comité de Representantes Permanentes forneceu novas orientações sobre quatro questões pendentes relativas principalmente à liberalização de determinados serviços de navegação aérea e ao papel do órgão de análise do desempenho⁶:
- A aquisição, em condições de mercado, de certos serviços de navegação aérea e de serviços de tráfego aéreo de terminal continua sujeita à autorização dos Estados-Membros.
 - Os prestadores de serviços de navegação aérea que concorrem ou participam na prestação de serviços de navegação aérea ou de serviços de tráfego aéreo de terminal em condições de mercado não necessitam de exercer as atividades relacionadas com esses serviços através de uma entidade empresarial que opere de forma independente. No entanto, devem assegurar a separação e a transparência das contas.
 - Os prestadores de serviços de navegação aérea ou de serviços de tráfego aéreo de terminal em condições de mercado são obrigados a ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro e deverão ser detidos a 50 % e efetivamente controlados por Estados-Membros ou por nacionais de Estados-Membros. No entanto, foi apoiada uma derrogação para os prestadores certificados de serviços globais por satélite já em funcionamento na UE.
 - O órgão de análise do desempenho mantém o seu papel consultivo e não assume um papel regulamentar, como sugerido na proposta alterada de reformulação. Além disso, os Estados-Membros não se exprimiram definitivamente sobre a entidade em que o referido órgão deverá ter a sua sede ou se deverá ser uma instituição autónoma.
16. Na sequência deste debate, a Presidência voltou à instância preparatória para mais dois debates sobre as últimas questões pendentes.

⁶ ST 8030/21 + ADD 1 e ADD 2

17. Em 26 de maio de 2021, a Presidência apresentou um texto de compromisso ao Comit  de Representantes Permanentes para resolver as últimas questões pendentes:
- No que diz respeito   designa o dos prestadores de serviços de tráfego aéreo, a possibilidade de os Estados-Membros imponham condi oes de propriedade e controle pelos seus próprios nacionais, bem como condi oes para o estabelecimento e utiliza o de instala oes no seu território,   limitada aos casos em que a aplica o de tais condi oes não implique uma restri o injustificada   liberdade de presta o de serviços ou   liberdade de estabelecimento.
 - No que diz respeito ao requisito de os prestadores de serviços de navega o aérea selecionados ou designados em resultado de um concurso público terem o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro e serem detidos a 50 % e efetivamente controlados por Estados-Membros ou nacionais de Estados-Membros, são   concedida uma derroga o aos prestadores certificados de serviços globais por satélite já certificados para operar na UE.
 - As considera oes de segurança e ambientais deverão prevalecer na avalia o do desempenho dos prestadores de serviços de tráfego aéreo.
 - As fun oes e tarefas do gestor da rede estão clara e exaustivamente definidas. O gestor da rede tomar  decisões através de um processo decisório cooperativo em que participem as partes interessadas pertinentes. Os Estados-Membros participam no processo de tomada de decisões no que diz respeito a decisões de importância estratégica e/ou questões do foro da soberania.   igualmente clarificado o papel do Conselho de Administra o da Rede.
18. Uma ampla maioria de delega oes usou da palavra para louvar o trabalho da Presidência e sublinhar o delicado equilíbrio do compromisso proposto, que reflete os pedidos e as posi oes da maioria dos Estados-Membros. Com base nas observa oes das delega oes, a Presidência propôs que fossem introduzidas as seguintes altera oes adicionais nos textos de compromisso:
- Um novo considerando clarificar  que a reformula o alterada do regulamento não exige a certifica o dos sinais fornecidos pelos Sistemas Globais de Navega o por Satélite (GNSS).
 - O considerando 43 será alterado para salientar em especial a necessidade de consultar organiza oes de profissionais.

- Será introduzido um novo n.º 2-A no artigo 17.º, a fim de prever a possibilidade de suspender o sistema de desempenho em caso de crise da rede.
- No n.º 4 do artigo 26.º será suprimida a referência ao gestor da rede e ao Conselho de Administração da Rede para a implementação das funções de rede.
- As referências a "prestadores de serviços meteorológicos designados" serão suprimidas no artigo 10.º, n.º 3, alínea h), artigo 10.º, n.º 4, artigo 13.º, n.º 1, artigo 13.º, n.º 3, alínea c), artigo 13.º-B, n.ºs 2, 2-A e 2-B, bem como nos considerandos 22 e 25-A; o n.º 5 do artigo 8.º será alterado em conformidade.

19. O Comité de Representantes Permanentes confirmou o compromisso alcançado.

20. A Comissão reserva a sua posição sobre as propostas de compromisso, na pendência das negociações com o Parlamento Europeu.

4. CONCLUSÕES

21. À luz do acima exposto, convida-se o Conselho a examinar, na sua reunião de 3 de junho de 2021, os textos que constam dos documentos 9162/21 ADD 1 e ADD 2 do anexo e a adotar uma orientação geral sobre as propostas.