



Bruxelles, 27 mai 2021  
(OR. en)

9162/21

---

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

---

AVIATION 134  
CODEC 772  
IA 101

## RAPORT

---

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Nr. doc. Csie:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + 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

---

### 1. INTRODUCERE

1. La 22 septembrie 2020, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului propunerea modificată de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european<sup>1</sup> (denumită în continuare „propunerea de reformare modificată”), care utilizează tehnica de reformare, precum și propunerea 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<sup>2</sup> (denumită în continuare „propunerea AESA”).

---

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

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

2. Inițiativa privind Cerul unic european are drept scop îmbunătățirea eficienței generale a modului de organizare și de administrare a spațiului aerian european, printr-o reformă a sectorului care furnizează servicii de navigație aeriană. Principalele motive pentru prezentarea acestei revizuii de către Comisie sunt actualizarea, pe baza experienței acumulate, și reformarea legislației actuale privind Cerul unic european.
3. Comisia adoptase în 2013 o propunere inițială de reformare pentru punerea în aplicare a Cerului unic european <sup>3</sup>. Deși obiectivele și principiile inițiale ale propunerii respective rămân aceleași, propunerea de reformare modificată se axează în mod specific pe accelerarea adaptării serviciilor de navigație aeriană din perspectiva acestor principii și obiective.
4. Unul dintre elementele modificărilor propuse în acest context a constat în instituirea unei funcții permanente de organism de evaluare a performanței (*Performance Review Body* - PRB), care urmează să fie exercitată de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA). Măsurile necesare în acest scop au necesitat efectuarea mai multor modificări la Regulamentul (UE) 2018/1139.

## **2. LUCRĂRILE DIN CADRUL CELORLALTE INSTITUȚII**

5. În cursul celei de a șaptea sale legislaturi, Parlamentul European a desemnat Comisia pentru transport și turism (TRAN) drept comisia competentă pentru propunerea de reformare privind punerea în aplicare a Cerului unic european și l-a numit pe dl Marian-Jean Marinescu (PPE, RO) în calitate de raportor. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură cu privire la propunerea respectivă. În prezent, în urma propunerii de reformare modificate prezentate de Comisie, Parlamentul European discută din nou propunerea în cadrul TRAN deoarece se pregătește pentru negocierile cu Consiliul. Dl Marian-Jean Marinescu a fost confirmat din nou în calitate de raportor pentru acest dosar în cursul celei de a noua legislaturi. Se așteaptă ca Parlamentul European să își actualizeze poziția în primă lectură la 17 iunie 2021.
6. Pe de altă parte, dl Bogusław Liberadzki (SD, PL) a fost numit raportor pentru propunerea AESA în cursul celei de a noua legislaturi a Parlamentului European. Parlamentul European discută în prezent propunerea respectivă în cadrul TRAN și se preconizează că își va adopta poziția în primă lectură în următoarele luni.

---

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

7. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la ambele dosare la 2 decembrie 2020, iar Comitetul Regiunilor a decis să nu emită un aviz.
8. Parlamentul Spaniei, Parlamentul Maltei și Senatul Republicii Italiene au adoptat avize referitoare la aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității în ceea ce privește propunerea de reformare modificată.
9. Senatul Republicii Italiene și Parlamentul Spaniei au prezentat un aviz referitor la aplicarea principiului subsidiarității în ceea ce privește propunerea AESA.

### 3. LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

10. Grupul de lucru pentru aviație, în cadrul videoconferințelor informale ale membrilor săi, și-a început lucrările cu privire la cele două propuneri în octombrie 2020 cu o prezentare generală a acestora. De atunci, aceste dosare s-au aflat pe ordinea de zi în mod constant, de 23 de ori în total.
11. În cadrul videoconferinței lor din 8 decembrie 2020, membrii Consiliului (TTE, Transporturi) au desfășurat o dezbatere de orientare preliminară pentru a oferi indicații cu privire la următoarele discuții care vor avea loc în cadrul grupurilor de pregătire <sup>4</sup>.
12. Propunerile nu sunt însoțite de un studiu de impact. Comisia consideră că evaluarea impactului realizată în 2013 pentru propunerea inițială de reformare este încă valabilă și a completat-o cu un document de lucru al serviciilor Comisiei <sup>5</sup>. Delegații și-au exprimat îngrijorarea cu privire la lipsa unei justificări și a unei analize cost-beneficiu pentru o serie de măsuri noi propuse de Comisie, în special înființarea Organismului de evaluare a performanței (PRB), stabilirea unei rate unitare comune pentru tarife și modularea obligatorie a tarifelor la nivelul UE.

---

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

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

13. În ceea ce privește propunerea de reformare modificată, membrii Grupului de lucru pentru aviație sprijină pe deplin obiectivele generale ale Cerului unic european (SES). Cu toate acestea, delegații au pus sub semnul întrebării proporționalitatea și eficacitatea unora dintre modificările propuse, precum și conformitatea acestora cu drepturile și responsabilitățile suverane ale statelor membre asupra spațiului lor aerian. Membrii Grupului de lucru pentru aviație au abordat o serie de aspecte în legătură cu propunerea Comisiei și au elaborat următoarele soluții alternative:

- Autoritățile naționale de supervizare trebuie să fie independente de furnizorii de servicii de navigație aeriană, lăsându-se în același timp statelor membre flexibilitatea de a organiza funcții de supraveghere economică și de supraveghere a siguranței în cadrul aceleiași entități administrative.
- Furnizarea de servicii de navigație aeriană în UE este condiționată de deținerea unui certificat unic, inclusiv de cerințele privind răspunderea financiară și asigurarea care au fost incluse în proiectul de regulament privind AESA.
- Furnizorii de servicii de trafic aerian pot achiziționa, în condiții de piață, servicii de navigație aeriană, cum ar fi servicii de comunicații, de navigație și de supraveghere, servicii de informare aeronautică, servicii meteorologice aeronautice, precum și servicii de date ATM, iar aeroporturile pot achiziționa, în condiții de piață, servicii de trafic aerian de terminal.
- Statele membre rămân responsabile de procesul de planificare a performanței, Comisia verificând coerența planurilor de performanță cu obiectivele de performanță de la nivelul UE.
- Tarifele sunt stabilite în conformitate cu principiile EUROCONTROL și, pentru a evita impactul asupra bugetelor naționale, costurile supravegherii rămân eligibile în cadrul schemei de tarifare. Statele membre stabilesc ratele unitare după verificarea de către Comisie.
- Beneficiul ecologic al unei modulări obligatorii a tarifelor la nivel european nu a fost demonstrat și ridică o serie de probleme juridice, economice și tehnice fundamentale, în special în ceea ce privește redistribuirea veniturilor în cadrul UE și impactul asupra concurenței în raport cu furnizorii de servicii de navigație aeriană din țările terțe. Deși modularea tarifelor de către statele membre este posibilă, este necesar un studiu de fezabilitate pentru a pune în aplicare o astfel de modulare la nivelul UE.

14. În ceea ce privește propunerea AESA, marea majoritate a delegațiilor au indicat foarte clar încă de la început că preferă ca PRB să își mențină un rol consultativ, nu în cadrul structurilor AESA. Acest lucru a dus la modificări considerabile ale propunerii respective. În plus, președinția a transformat totodată certificatul economic propus de Comisie în propunerea de reformare modificată într-un set de cerințe economice incluse în proiectul de regulament de bază modificat privind AESA.
15. La 5 mai 2021, Comitetul Reprezentanților Permanenți a oferit îndrumări suplimentare cu privire la patru chestiuni nesoluționate referitoare în principal la liberalizarea anumitor servicii de navigație aeriană și la rolul PRB <sup>6</sup>:
- Achiziționarea, în condiții de piață, a anumitor servicii de navigație aeriană și a serviciilor de trafic aerian de terminal face în continuare obiectul autorizării de către statele membre.
  - Furnizorii de servicii de navigație aeriană care concurează pentru sau se angajează în furnizarea de servicii de navigație aeriană sau de servicii de trafic aerian de terminal în condiții de piață nu sunt obligați să plaseze activitățile legate de serviciile respective într-o entitate comercială care funcționează independent. Cu toate acestea, ei trebuie să asigure separarea și transparența conturilor.
  - Furnizorii de servicii de navigație aeriană sau de servicii de trafic aerian de terminal în condiții de piață trebuie să își aibă sediul principal de activitate pe teritoriul unui stat membru și trebuie să fie în proporție de 50 % în proprietatea și sub controlul efectiv al statelor membre sau al unor resortisanți ai statelor membre. Cu toate acestea, a fost susținută o derogare pentru furnizorii certificați de servicii globale prin satelit care își desfășoară deja activitatea în UE.
  - PRB își păstrează rolul consultativ și nu își asumă un rol de reglementare după cum se sugerează în propunerea de reformare modificată. În plus, statele membre nu și-au exprimat o părere definitivă cu privire la entitatea în cadrul căreia PRB ar trebui instituit și nici dacă acesta ar trebui să fie independent.
16. În urma acestei dezbateri, președinția a revenit în cadrul grupului de pregătire cu încă două discuții referitoare la ultimele chestiuni rămase.

---

<sup>6</sup> ST 8030/21 + ADD 1 și ADD 2.

17. La 26 mai 2021, președinția a prezentat Comitetului Reprezentanților Permanenți un text de compromis care a rezolvat ultimele chestiuni nesoluționate:

- În ceea ce privește desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, posibilitatea ca statele membre să impună condiții privind proprietatea și controlul de către propriii resortisanți și privind instalarea și utilizarea de infrastructuri pe teritoriul lor este limitată la cazurile în care aplicarea unor astfel de condiții nu ar duce la o restricționare nejustificată a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire.
- În ceea ce privește cerințele impuse furnizorilor de servicii de navigație aeriană selectați sau desemnați în urma unei proceduri de achiziții publice de a-și avea sediul principal de activitate pe teritoriul unui stat membru și de a se afla în proporție de 50 % în proprietatea și sub controlul efectiv al statelor membre sau al unor resortisanți ai statelor membre, se acordă o derogare numai furnizorilor de servicii globale prin satelit deja certificați pentru a-și desfășura activitatea în UE.
- Considerentele de siguranță și de mediu ar trebui să aibă prioritate în evaluarea performanței furnizorilor de servicii de trafic aerian.
- Rolurile și sarcinile administratorului de rețea sunt definite în mod clar și exhaustiv. Administratorul de rețea va lua decizii prin intermediul unui proces decizional în cooperare, care va implica părțile interesate relevante. Statele membre sunt implicate în procesul decizional în cazul deciziilor de importanță strategică și/sau al chestiunilor legate de suveranitate. Rolul consiliului de administrare a rețelei este, de asemenea, clarificat.

18. O largă majoritate a delegațiilor au luat cuvântul pentru a-și exprima aprecierea față de activitatea președinției și a sublinia echilibrul delicat al compromisului propus, care reflectă solicitările și pozițiile majorității statelor membre. Pe baza observațiilor delegațiilor, președinția a propus efectuarea următoarelor modificări suplimentare la textele de compromis:

- Un nou considerent va clarifica faptul că regulamentul de reformare modificat nu prevede obligația certificării semnalelor furnizate de sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS).
- Considerentul 43 va fi modificat pentru a sublinia în special necesitatea de a consulta organizațiile profesionale ale personalului.

- La articolul 17 va fi introdus un nou alineat (2a) pentru a prevedea posibilitatea de suspendare a sistemului de performanță în cazul unei crize în rețea.
- La articolul 26 alineatul (4), se va renunța la menționarea administratorului de rețea și a consiliului de administrare a rețelei pentru punerea în aplicare a funcțiilor de rețea.
- La articolul 10 alineatul (3) litera (h), articolul 10 alineatul (4), articolul 13 alineatul (1), articolul 13 alineatul (3) litera (c), articolul 13b alineatele (2), (2a) și (2b) și la considerentele 22 și 25a se va renunța la menționarea „furnizorilor de servicii MET desemnați”; articolul 8 alineatul (5) va fi modificat în consecință.

19. Comitetul Reprezentanților Permanenți a confirmat compromisul obținut.

20. Comisia își rezervă poziția cu privire la propunerile de compromis, în așteptarea negocierilor cu Parlamentul European.

#### 4. CONCLUZII

21. Având în vedere cele de mai sus, Consiliul este invitat ca, în cadrul reuniunii sale din 3 iunie 2021, să examineze propunerile care figurează în documentele 9162/21 ADD 1 și ADD 2 și să adopte o abordare generală cu privire la acestea.

---