



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2016
(OR. en)

13505/1/16
REV 1 ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

Διοργανικός φάκελος:
2015/0277 (COD)

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων(1ο Τμήμα)

αριθ. προηγ. εγγρ.: 13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5

Θέμα: Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (EASA), καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

– Γενική προσέγγιση

Διαβιβάζεται συνημμένως για τις αντιπροσωπίες η κοινή δήλωση στην οποία προέβησαν η IT και το BE κατά τη συνεδρίαση της EMA στις 16 Νοεμβρίου 2016, προς καταχώριση στα πρακτικά της EMA/του Συμβουλίου.

Δήλωση της Ιταλίας και του Βελγίου σχετικά με το άρθρο 109, παράγραφος 1, στοιχείο στ)

Η Ιταλία και το Βέλγιο προσπάθησαν να διατηρήσουν το άρθρο 109, παράγραφος 1, στοιχείο στ) προτείνοντας δύο συμβιβαστικά κείμενα με σκοπό να επιτευχθούν η ορθολογική χρήση των πόρων και η ουδετερότητα του κόστους για τους χρήστες του εναέριου χώρου, όσον αφορά τα τέλη που καταβάλλονται στον Eurocontrol.

Η Ιταλία και το Βέλγιο υποστηρίζουν ότι τα εποπτικά καθήκοντα που συνδέονται με ρυθμιστικά καθήκοντα – πλην των δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων – τα οποία εκτελούνται από τον EASA στο πλαίσιο του συστήματος επιδόσεων ATM/ANS πρέπει να χρηματοδοτούνται από τέλη που θα καταβάλλουν οι χρήστες των αερομεταφορών. Η μη εφαρμογή της αρχής αυτής στις υπηρεσίες διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ATM/ANS) που εκτελεί ο Οργανισμός θα αποβεί εις βάρος των φορολογουμένων της ΕΕ.

Συγχρόνως, η Ιταλία και το Βέλγιο αναγνωρίζουν ότι ο EASA χρειάζεται επιπλέον χρηματοδότηση προκειμένου να φέρει εις πέρας τις δραστηριότητες θέσπισης κανόνων στο πλαίσιο του συστήματος ATM/ANS. Η εν λόγω χρηματοδότηση μπορεί να χορηγηθεί, σε προσωρινή βάση, μέσω του συστήματος τελών χρήσης, υπό τον όρο ότι εξασφαλίζεται η ουδετερότητα του κόστους. Ωστόσο, για λόγους συμμετρίας, θα πρέπει να εξασφαλιστεί μόνιμη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων θέσπισης κανόνων μέσω τελών χρήσης, όπως συμβαίνει και στους άλλους τομείς των αερομεταφορών.

Η Ιταλία και το Βέλγιο αναγνωρίζουν επίσης, ότι πέρα από τα κράτη μέλη που υποστήριξαν τη δεύτερη συμβιβαστική τους πρόταση, υπάρχει και μία ομάδα κρατών μελών που εξέφρασαν την πρόθεση να διατηρήσουν αυτήν τη δυνατότητα και να καθορίσουν την τελική τους θέση με βάση τον πανευρωπαϊκό χάρτη πορείας Επιτροπής-EASA-Eurocontrol που έχει ως στόχο να διευκρινίσει τα καθήκοντα που έχουν μεταβιβαστεί από τον Eurocontrol στον EASA, έτσι ώστε να αποφευχθούν οι επικαλύψεις εργασιών μεταξύ των δύο οργανισμών.

Τα τέλη που θα καταβάλλουν οι χρήστες στον EASA θα πρέπει να καθοριστούν σύμφωνα με τις διαδικασίες του συστήματος επιδόσεων ATM/ANS, πράγμα που συνεπάγεται την ανάπτυξη ειδικού σχεδίου επιδόσεων για τον EASA. Όπως συμβαίνει και με τη εισφορά που καταβάλλεται στον Eurocontrol, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συγκεντρώνουν τα χρήματα και στη συνέχεια να τα καταβάλλουν στον EASA.

Η Ιταλία και το Βέλγιο αναγνωρίζουν επίσης ότι το άρθρο 109, παράγραφος 1. στοιχείο στ) υποστηρίχθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, και συγκεκριμένα από τη μεγάλη πλειοψηφία των πολιτικών ομάδων και των εθνικών αντιπροσωπιών, κατά την ψηφοφορία που πραγματοποιήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2016 στα πλαίσια της Επιτροπής Μεταφορών του ΕΚ.
