



Bruxelles, 28 noiembrie 2016
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2015/0277 (COD)**

13505/1/16
REV 1 ADD 2

LIMITE

**AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți (partea I)
Nr. doc. ant.:	13505/1/16 REV 1 AVIATION 215 CODEC 1490 RELEX 867
Nr. doc. Csie:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014 + ADD 1-5
Subiect:	Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, precum și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului – Abordare generală

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor o declarație comună făcută de delegațiile IT și BE în cadrul reuniunii Coreperului din 16 noiembrie 2016, care urmează a fi consemnată în procesul-verbal al Coreperului/Consiliului.

Declarația Italiei și a Belgiei privind articolul 109 litera (f)

Italia și Belgia au încercat să salveze articolul 109 litera (f) propunând două texte de compromis destinate să obțină utilizarea rațională a resurselor și neutralitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește tarifele Eurocontrolului pentru utilizatorii spațiului aerian.

Italia și Belgia susțin ideea ca sarcinile de supraveghere legate de sarcinile de reglementare executate de AESA în cadrul sistemului de performanță ATM/ANS, cu excepția activităților de elaborare a normelor, să fie finanțate prin tarife impuse utilizatorilor din aviație. Respingerea aplicării acestui principiu pentru sarcinile de autoritate ATM/ANS elaborate de agenție ar penaliza contribuabilul UE.

În același timp, Italia și Belgia recunosc necesitatea finanțării suplimentare a AESA pentru a face față activităților de elaborare a normelor legate de ATM/ANS. Această finanțare se poate face temporar prin sistemul de tarificare a utilizatorului, cu condiția de a se garanta neutralitatea costurilor. Totuși, o finanțare permanentă a activităților de elaborare a normelor prin tarife impuse utilizatorului ar trebui să se extindă, din motive de simetrie, și la alte domenii ale aviației.

În plus față de acele state membre care au susținut cea de a doua noastră propunere de compromis, Italia și Belgia recunosc de asemenea faptul că un grup de state membre și-au exprimat intenția de a păstra această opțiune și de a-și stabili poziția finală pe baza foii de parcurs paneuropene a Comisiei-AESA-Eurocontrolului, al cărei scop era de a clarifica sarcinile care au fost transferate de la Eurocontrol către AESA pentru a se evita suprapunerea între cele două instituții.

Tarifele impuse utilizatorilor pentru AESA ar trebui să se stabilească în conformitate cu procedurile sistemului de performanță ATM/ANS, ceea ce înseamnă elaborarea unui plan specific de performanță al AESA. La fel cum se întâmplă pentru contribuția Eurocontrol, statele membre ar trebui să colecteze banii și să îi transmită apoi la AESA.

Italia și Belgia iau act, de asemenea, de faptul că litera (f) de la articolul 109 a fost susținută de Parlamentul European, respectiv de marea majoritate a grupurilor politice și a delegațiilor naționale, la votul din cadrul Comisiei pentru transporturi a PE din 10 noiembrie 2016.
