



Bruxelles, 27 maggio 2021
(OR. en)

9162/21

Fascicoli interistituzionali:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
n. doc. Comm.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Oggetto:	Proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione) Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo – Orientamento generale

1. INTRODUZIONE

1. Il 22 settembre 2020 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta modificata di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del cielo unico europeo¹ ricorrendo alla tecnica della rifusione (in appresso "proposta modificata di rifusione") e la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo² (in appresso "proposta AESA").

¹ ST 10840/20 + ADD 1.

² ST 10841/20 + COR 1.

2. L'iniziativa del cielo unico europeo si pone l'obiettivo di migliorare l'efficienza complessiva dell'organizzazione e della gestione dello spazio aereo europeo mediante una riforma del settore della fornitura di servizi di navigazione aerea. Le motivazioni principali alla base della presentazione della revisione da parte della Commissione sono l'aggiornamento, alla luce dell'esperienza acquisita, e la rifusione della normativa vigente relativa al cielo unico europeo.
3. La Commissione aveva adottato una proposta di rifusione iniziale per l'istituzione del cielo unico europeo nel 2013³. Mentre gli obiettivi e i principi originari di tale proposta rimangono invariati, la proposta modificata di rifusione si concentra specificamente sull'accelerazione dell'adeguamento dei servizi di navigazione aerea alla luce di tali principi e obiettivi.
4. Un elemento delle modifiche proposte in questo contesto riguarda l'istituzione della funzione permanente dell'organo di valutazione delle prestazioni (PRB), che sarà svolta dall'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA). Le disposizioni necessarie a tali scopi hanno richiesto varie modifiche del regolamento (UE) 2018/1139.

2. LAVORI NELLE ALTRE ISTITUZIONI

5. Il Parlamento europeo, nel corso della sua settima legislatura, ha designato la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) quale commissione responsabile della proposta di rifusione relativa all'attuazione del cielo unico europeo e ha nominato relatore Marian-Jean Marinescu (PPE, RO). Il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura relativamente a detta proposta. A seguito della proposta modificata di rifusione presentata dalla Commissione, il Parlamento europeo sta nuovamente discutendo la proposta in seno a TRAN in preparazione dei negoziati con il Consiglio. Marian-Jean Marinescu è stato riconfermato nel suo ruolo di relatore per il fascicolo nel corso della nona legislatura. Il Parlamento europeo dovrebbe aggiornare la sua posizione in prima lettura il 17 giugno 2021.
6. A sua volta Bogusław Liberadzki (SD, PL) è stato nominato relatore per la proposta AESA nel corso della nona legislatura del Parlamento europeo. Il Parlamento europeo sta discutendo tale proposta in seno a TRAN e dovrebbe adottare la sua posizione in prima lettura nei prossimi mesi.

³ ST 11501/2013.

7. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere su entrambi i fascicoli il 2 dicembre 2020, mentre il Comitato europeo delle regioni ha deciso di non formulare un parere.
8. Il Parlamento spagnolo, il Parlamento maltese e il Senato della Repubblica italiana hanno adottato pareri sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità relativamente alla proposta modificata di rifusione.
9. Il Senato della Repubblica italiana e il Parlamento spagnolo hanno presentato un parere in merito all'applicazione del principio di sussidiarietà in relazione alla proposta AESA.

3. LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

10. Il gruppo "Trasporti aerei" ha iniziato nell'ottobre 2020, con le videoconferenze informali dei suoi membri, i lavori sulle due proposte con una presentazione generale delle proposte. Da allora i fascicoli sono stati regolarmente all'ordine del giorno, per un totale di 23 volte.
11. I membri del Consiglio (TTE, Trasporti) hanno tenuto un dibattito orientativo preliminare, in occasione della videoconferenza dell'8 dicembre 2020, per fornire orientamenti per le successive discussioni in seno agli organi preparatori⁴.
12. Le proposte non sono corredate di una valutazione d'impatto. La Commissione ritiene che la valutazione d'impatto effettuata nel 2013 per la proposta di rifusione iniziale sia ancora valida e l'ha corredata di un documento di lavoro dei servizi della Commissione⁵. I delegati hanno espresso preoccupazione per la mancanza di una giustificazione e di un'analisi costi/benefici relativamente a una serie di nuove misure proposte dalla Commissione, in particolar modo l'istituzione dell'organo di valutazione delle prestazioni (PRB), un tasso unitario comune per le tariffe e la modulazione obbligatoria delle tariffe a livello dell'UE.

⁴ ST 12611/20.

⁵ ST 11020/20.

13. Per quanto riguarda la proposta modificata di rifusione, i membri del gruppo "Trasporti aerei" sostengono pienamente gli obiettivi generali del cielo unico europeo. I delegati hanno tuttavia messo in discussione la proporzionalità e l'efficacia di alcune delle modifiche proposte e la loro conformità ai diritti sovrani e alle responsabilità degli Stati membri sul loro spazio aereo. I membri del gruppo "Trasporti aerei" hanno affrontato una serie di questioni relativamente alla proposta della Commissione e hanno elaborato le seguenti soluzioni alternative.
- Le autorità nazionali di vigilanza devono essere indipendenti dai servizi di navigazione aerea e lasciare al contempo agli Stati membri la flessibilità di organizzare le funzioni di sorveglianza economica e di sorveglianza della sicurezza nella stessa entità amministrativa.
 - La fornitura di servizi di navigazione aerea all'interno dell'UE è subordinata al possesso di un certificato unico, compresi i requisiti relativi alla responsabilità finanziaria e alla copertura assicurativa inclusi nel progetto di regolamento AESA.
 - I fornitori di servizi di traffico aereo possono acquistare, a condizioni di mercato, servizi di navigazione aerea, quali servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, servizi di informazioni aeronautiche di volo, servizi meteorologici di volo e servizi di dati ATM, e gli aeroporti possono acquistare, a condizioni di mercato, servizi di traffico aereo presso i terminali.
 - Gli Stati membri mantengono la responsabilità del processo di pianificazione delle prestazioni, mentre la Commissione verifica che i piani delle prestazioni siano conformi agli obiettivi prestazionali a livello dell'UE.
 - Le tariffe sono stabilite conformemente ai principi di Eurocontrol e, al fine di evitare ripercussioni sui bilanci nazionali, i costi della sorveglianza continuano a rientrare nel sistema di tariffazione. Gli Stati membri fissano i tassi unitari previa verifica da parte della Commissione.
 - Il vantaggio ambientale di una modulazione obbligatoria delle tariffe a livello europeo non è stato dimostrato e porta alla luce una serie di questioni essenziali di natura giuridica, economica e tecnica, soprattutto in relazione alla redistribuzione delle entrate all'interno dell'UE e all'impatto sulla concorrenza rispetto ai fornitori di servizi di navigazione aerea di paesi terzi. Laddove la modulazione delle tariffe da parte degli Stati membri sia possibile, è necessario uno studio di fattibilità per attuare detta modulazione a livello dell'UE.

14. Per quanto concerne la proposta AESA, un'ampia maggioranza delle delegazioni ha indicato chiaramente da subito che avrebbe preferito che l'organo di valutazione delle prestazioni (PRB) mantenesse un ruolo di consulenza e non nell'ambito delle strutture dell'AESA. Sono state di conseguenza apportate notevoli modifiche alla proposta in questione. Inoltre la presidenza ha anche trasformato il certificato economico proposto dalla Commissione nella proposta modificata di rifusione in una serie di requisiti economici elencati nel progetto di regolamento AESA di base modificato.
15. Il 5 maggio 2021 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha fornito ulteriori orientamenti relativamente a quattro questioni in sospeso riguardanti in particolare la liberalizzazione di taluni servizi di navigazione aerea e il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni (PRB)⁶.
- L'acquisto, a condizioni di mercato, di taluni servizi di navigazione aerea e di servizi di traffico aereo presso i terminali rimane soggetto all'autorizzazione degli Stati membri.
 - I fornitori di servizi di navigazione aerea che competono per la fornitura, o vi si dedicano, di servizi di navigazione aerea o di servizi di traffico aereo presso i terminali a condizioni di mercato non sono tenuti a far svolgere le attività connesse a tali servizi a un'entità commerciale che opera in modo indipendente. Devono tuttavia garantire la separazione e la trasparenza a livello contabile.
 - I fornitori di servizi di navigazione aerea e di servizi di traffico aereo presso i terminali a condizioni di mercato devono avere la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro e devono essere al 50% di proprietà degli Stati membri o di cittadini degli Stati membri ed essere sottoposti al loro effettivo controllo. È stato tuttavia espresso sostegno a una deroga per i fornitori certificati di servizi satellitari globali già operativi nell'UE.
 - L'organo di valutazione delle prestazioni (PRB) mantiene il proprio ruolo di consulenza e non assume alcun ruolo di regolamentazione, come suggerito nella proposta modificata di rifusione. Inoltre gli Stati membri non si sono espressi in modo definitivo in merito all'entità in seno alla quale detto organo debba essere istituito o in merito all'opportunità di istituirlo in modo indipendente.
16. A seguito di tale dibattito, la presidenza si è rivolta nuovamente all'organo preparatorio per altre due discussioni sulle ultime questioni in sospeso.

⁶ ST 8030/21 + ADD 1 e ADD 2.

17. Il 26 maggio 2021 la presidenza ha presentato al Comitato dei rappresentanti permanenti un testo di compromesso in cui sono risolte le ultime questioni in sospeso.
- Per quanto concerne la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo, la possibilità che gli Stati membri impongano condizioni in merito alla proprietà e al controllo da parte dei propri cittadini e in merito allo stabilimento e all'utilizzo di strutture sul loro territorio si limita a casi in cui l'applicazione di tali condizioni non comporterebbe una restrizione ingiustificata della libertà nella fornitura dei servizi e della libertà di stabilimento.
 - Per quanto riguarda i requisiti applicabili ai fornitori di servizi di navigazione aerea selezionati o designati a seguito di una procedura di appalto, secondo i quali essi devono avere la sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro ed essere al 50% di proprietà degli Stati membri o di cittadini degli Stati membri ed essere sottoposti al loro effettivo controllo, una deroga è concessa solo ai fornitori certificati di servizi satellitari globali che dispongono già di una certificazione per esercitare le loro attività nell'UE.
 - Le considerazioni ambientali e di sicurezza dovrebbero prevalere nella valutazione delle prestazioni dei fornitori dei servizi di traffico aereo.
 - I ruoli e i compiti del gestore della rete sono delineati in modo chiaro e completo. Il gestore della rete adotterà decisioni tramite un processo decisionale cooperativo in cui saranno coinvolti i soggetti pertinenti. Gli Stati membri sono coinvolti nel processo decisionale per quanto riguarda le decisioni di importanza strategica e/o le questioni di sovranità. È stato chiarito anche il ruolo del consiglio di gestione della rete.
18. Un'ampia maggioranza delle delegazioni ha preso la parola per elogiare i lavori della presidenza e sottolineare il delicato equilibrio del compromesso proposto, che rispecchia le richieste e posizioni della maggioranza degli Stati membri. Sulla base dei commenti delle delegazioni, la presidenza ha proposto di apportare le seguenti ulteriori modifiche ai testi di compromesso.
- Un nuovo considerando chiarirà che il regolamento rifiuto modificato non richiede la certificazione dei segnali forniti dai sistemi globali di navigazione satellitare (GNSS).
 - Il considerando 43 sarà modificato per sottolineare in particolare la necessità di consultare organizzazioni professionali del personale.

- All'articolo 17 sarà aggiunto un nuovo paragrafo 2 bis che prevederà la possibilità di sospendere il sistema di prestazioni in casi di crisi della rete.
- Il riferimento al gestore della rete e al consiglio di gestione della rete per l'attuazione delle funzioni di rete sarà rimosso dall'articolo 26, paragrafo 4.
- I riferimenti ai "fornitori MET designati" saranno eliminati dall'articolo 10, paragrafo 3, lettera h, dall'articolo 10, paragrafo 4, dall'articolo 13, paragrafo 1, dall'articolo 13, paragrafo 3, lettera c, dall'articolo 13 ter, paragrafi 2, 2 bis e 2 ter, così come dai considerando 22 e 25 bis; l'articolo 8, paragrafo 5, sarà modificato in tal senso.

19. Il Comitato dei rappresentanti permanenti ha confermato il compromesso raggiunto.

20. La Commissione riserva la sua posizione sulle proposte di compromesso in attesa dei negoziati con il Parlamento europeo.

4. CONCLUSIONI

21. Alla luce di quanto precede, si invita il Consiglio, nella sessione del 3 giugno 2021, a esaminare i testi che figurano nei documenti 9162/21 ADD 1 e ADD 2 e ad adottare un orientamento generale sulle proposte.
