



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 14 maggio 2013 (15.05)
(OR. en)**

9475/13

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0132 (NLE)**

**AVIATION 63
USA 12
RELEX 395**

PROPOSTA

Mittente: Commissione europea

Data: 2 maggio 2013

n. doc. Comm.: COM(2013) 252 final

Oggetto: Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO sulla posizione che l'Unione europea deve adottare in seno al Consiglio bilaterale di supervisione nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, relativa alla decisione n. 0004 che modifica l'allegato 1 dell'accordo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2013) 252 final



Bruxelles, 2.5.2013
COM(2013) 252 final

2013/0132 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla posizione che l'Unione europea deve adottare in seno al Consiglio bilaterale di supervisione nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, relativa alla decisione n. 0004 che modifica l'allegato 1 dell'accordo

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1 Contesto

Nel 2007 l'industria aeronautica degli Stati Uniti ha espresso timori sul fatto che le norme dell'UE relative ai diritti e agli onorari riscossi dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) non fanno distinzioni tra i progetti di certificazione europei e la convalida AESA dei prodotti statunitensi approvati dalla Federal Aviation Administration (FAA).

Dopo vari scambi intercorsi sulla questione, la Commissione europea ha infine accettato di discutere i diritti di convalida dell'AESA in base all'accordo tra la Comunità europea e gli Stati Uniti d'America sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile (in seguito "l'accordo").

Nella riunione del giugno 2011 il Consiglio bilaterale di supervisione ha concordato di affrontare la questione dei diritti applicati dall'AESA ai richiedenti degli Stati Uniti per la convalida delle approvazioni della FAA a norma dell'allegato I dell'accordo. Di conseguenza, nella riunione dell'11 dicembre 2011, esso ha approvato il mandato che istituisce un gruppo che si occupa dei diritti di convalida (Validation Fees Team - VFT).

Il Consiglio bilaterale di supervisione ha incaricato il VFT, composto da rappresentanti della FAA, della Commissione e dell'AESA, di riesaminare metodi e procedure attuali dell'AESA in materia di fissazione dei diritti e degli onorari applicati alla convalida di prodotti statunitensi e di elaborare raccomandazioni relative alle modifiche dell'accordo che affronterà le questioni connesse ai diritti dell'AESA per la convalida di prodotti statunitensi.

1.2 Comprendere il sistema dei diritti e degli onorari dell'AESA

Tutti i diritti applicati dall'AESA sono istituiti dal regolamento (CE) n. 593/2007 (e successive modifiche), che stabilisce i diritti e gli onorari riscossi dall'AESA per le operazioni di certificazione.

Il regolamento stabilisce l'esatto ammontare dei diritti da riscuotere per ciascun certificato (ogni anno per i progetti pluriennali) e approvazione, nonché la tariffa oraria per alcuni compiti compensati su base oraria. Tutti i compiti connessi alla certificazione di prodotti, parti e pertinenze (compresa l'approvazione dei dati per le riparazioni, ecc.), come pure le attività connesse all'approvazione delle imprese (tra cui le imprese di progettazione, di produzione, di manutenzione, ecc.), devono essere svolti integralmente dai soggetti che richiedono tali certificati/approvazioni. Inoltre, i costi dell'AESA relativi al mantenimento dell'aeronavigabilità di tali prodotti, parti e pertinenze, come pure i costi relativi alla vigilanza degli organismi autorizzati, devono essere coperti integralmente e sono indicati nel regolamento.

I diritti stabiliti nel regolamento (CE) n. 593/2007 sono indicizzati ogni anno per tener conto dell'inflazione. Inoltre, per garantire che i diritti continuino a compensare i costi dell'AESA, tali diritti sono soggetti a revisioni periodiche e, se necessario, possono essere rivisti dalla Commissione in base alla procedura di regolamentazione con controllo. I diritti sono determinati e aggiornati mediante una combinazione di dati relativi alle attività reali di certificazione e ai costi sostenuti in passato e di dati in prospettiva del piano aziendale. Sulla

base di tali dati vengono calcolate le tariffe orarie e i diritti fissi applicabili. Questo metodo consente di aumentare o di ridurre i diritti, se giustificato dai dati presi in considerazione.

1.3 Introduzione di un fattore di riduzione nell'accordo

Durante i lavori del VFT, è apparso evidente che sia l'AESA che la FAA non hanno pienamente recepito l'accordo. Anche se gli agenti tecnici di entrambe stanno lavorando a una serie comune di principi di convalida, destinati a rappresentare lo scopo e lo spirito dell'accordo, è evidente che, in realtà, i vantaggi dell'accordo non sono sfruttati in maniera ottimale.

Le tabelle dei diritti dell'AESA prestano particolare attenzione alle attività di certificazione esterne all'UE in alcuni settori. Ad esempio, i certificati di omologazione supplementari classificati come "base" sono da considerarsi come semplici certificati di omologazione, a prescindere dalla complessità della modifica di progettazione. Anche i diritti per le attività associate al mantenimento dell'aeronavigabilità di un certificato non UE sono soggetti a un tasso ridotto. Nell'ambito delle approvazioni delle imprese accettate, anche le approvazioni di cui alla parte 145 sono soggette a diritti ridotti.

Tuttavia, il regolamento (CE) n. 593/2007 stabilisce che l'AESA riscuota i diritti che rispecchiano tutte le spese di certificazione. Per i certificati e le approvazioni, i diritti sono calcolati essenzialmente sulla base dei dati storici relativi alle risorse impegnate in progetti analoghi in combinazione con i dati del piano aziendale. In base a questo metodo, l'AESA non può prevedere disposizioni particolari per i suoi partner bilaterali, tra cui gli Stati Uniti, nel regolamento relativo ai diritti e agli onorari. Qualora siano necessarie disposizioni speciali che vadano oltre il presente regolamento, esse devono essere garantite attraverso un regolamento sostitutivo o attraverso un trattato internazionale che prevalga sul regolamento.

Su tale base e al fine di adeguarsi pienamente all'intento dell'articolo 14 dell'accordo, il quale stabilisce che i diritti devono essere giusti, ragionevoli e commisurati ai servizi, il VFT ha concordato una decisione del Consiglio bilaterale di supervisione per l'applicazione di un coefficiente di riduzione alle corrispondenti tabelle dei diritti di cui al regolamento (CE) n. 593/2007, al fine di tener conto dell'efficienza del processo di convalida nell'accordo. Questo fattore di riduzione sarebbe inserito nelle disposizioni dell'allegato 1 per garantire la necessaria deroga al regolamento (CE) n. 593/2007 attraverso l'accordo.

1.4 Aspetti procedurali

La pertinente decisione del Consiglio e l'accordo sono entrati in vigore il 1° maggio 2011, in seguito alla notifica delle parti in merito al completamento delle rispettive procedure interne necessarie per la sua entrata in vigore.

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, dispone che il Consiglio, su proposta della Commissione, adotti una decisione che stabilisca le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici.

L'articolo 4, paragrafo 4, della decisione 2011/719/UE¹ del Consiglio relativa alla conclusione dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile stabilisce che il Consiglio decide in

¹ GUL 291 del 9.11.2011, pag. 1.

merito a qualsiasi modifica degli allegati all'accordo che comporti una modifica dei pertinenti atti giuridici dell'Unione.

È opportuno pertanto che il Consiglio adotti una decisione in merito alla posizione che deve essere adottata dall'UE in seno al Consiglio bilaterale di supervisione in merito alla decisione di modificare l'allegato 1 dell'accordo conformemente al progetto di decisione n. 0004 allegato alla decisione del Consiglio proposta.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO

Gli Stati membri sono stati regolarmente informati durante lo svolgimento dei lavori.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

1.1. Sintesi delle misure proposte

La proposta di modifica dell'allegato 1 dell'accordo introduce un coefficiente di riduzione applicabile ai diritti e agli onorari riscossi dall'AESA nell'ambito della convalida di prodotti statunitensi (nel settore dell'aviazione), riflettendo in tal modo lo spirito e i benefici che dovrebbero essere raggiunti con l'accordo.

1.2. Base giuridica

Articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

1.3. Principio di sussidiarietà

L'accordo riguarda alcuni settori di competenza dell'Unione europea e per i quali è opportuno mantenere relazioni con gli Stati Uniti d'America a livello dell'UE.

1.4. Impatto sulla legislazione dell'UE in vigore

In base alle attuali disposizioni del regolamento (CE) n. 593/2007 non viene effettuata alcuna distinzione tra i diritti e gli onorari riscossi dall'AESA per i progetti di certificazione (europei) e quelli percepiti per la convalida di prodotti provenienti da paesi terzi con cui l'UE ha stabilito accordi bilaterali in materia di sicurezza aerea. Un elemento fondamentale di tali accordi, che rappresenta il risultato della fiducia e del riconoscimento reciproci del livello di sicurezza equivalente dei rispettivi sistemi delle parti, è costituito dagli incrementi di efficienza risultanti dalla fiducia nelle procedure e nei risultati dell'altra parte. Ne consegue una riduzione del carico di lavoro e dei costi associati quando si effettua la convalida.

In base allo status di trattato internazionale dell'accordo, l'introduzione del fattore di riduzione previsto all'allegato 1 dello stesso avrà l'effetto giuridico di far prevalere tali disposizioni rispetto a quelle attualmente previste dal regolamento (CE) n. 593/2007. Affinché tale disposizione si applichi non solo a seguito dell'accordo tra l'UE e gli Stati Uniti, occorre inserire una specifica disposizione nel regolamento (CE) n. 593/2007, una procedura che è in corso al momento della stesura della presente relazione.

Per quanto riguarda la probabile incidenza sul bilancio, si rimanda al seguente punto 4.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Il calo delle entrate derivanti dai diritti e dagli onorari dell'AESA previsto in seguito all'entrata in vigore della presente modifica all'allegato 1 dell'accordo ammonterebbe a circa

450 000 EUR, che saranno completamente coperti dal reimpiego all'interno del bilancio per i diritti e gli onorari dell'agenzia.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

sulla posizione che l'Unione europea deve adottare in seno al Consiglio bilaterale di supervisione nell'ambito dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, relativa alla decisione n. 0004 che modifica l'allegato 1 dell'accordo

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2011/719/UE del Consiglio, del 7 marzo 2011, relativa alla conclusione dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile² (in seguito "l'accordo"), è entrata in vigore il 1° maggio 2011.
- (2) A norma dell'articolo 3.C.2 dell'accordo, il Consiglio bilaterale di supervisione, istituito dall'articolo 3.A dell'accordo, può modificare gli allegati dell'accordo, a norma dell'articolo 19.B dell'accordo.
- (3) È opportuno stabilire la posizione che deve essere adottata dall'Unione europea in seno al Consiglio bilaterale di supervisione conformemente all'articolo 4.4 della decisione 2011/719/UE del Consiglio per quanto riguarda questa specifica decisione di modificare l'allegato 1 dell'accordo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata dall'Unione europea in seno al Consiglio bilaterale di supervisione, di cui all'articolo 3.A dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile, in merito all'adozione di una decisione del Consiglio bilaterale di supervisione che modifica l'allegato 1 dell'accordo, deve basarsi sul progetto di decisione n. 0004 del Consiglio bilaterale di supervisione, allegato alla presente decisione.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

² GUL 291 del 9.11.2011, pag. 1.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*

ALLEGATO
CONSIGLIO BILATERALE DI SUPERVISIONE
PER L'ACCORDO
TRA
GLI STATI UNITI D'AMERICA
E L'UNIONE EUROPEA
SULLA COOPERAZIONE IN MATERIA DI REGOLAMENTAZIONE
DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE
VERBALE DI DECISIONE
DECISIONE N. 0004

A norma dell'articolo 19.B dell'accordo tra gli Stati Uniti d'America e la Comunità europea sulla cooperazione in materia di regolamentazione della sicurezza dell'aviazione civile (in seguito "l'accordo"), il quale prevede che gli allegati dell'accordo possano essere modificati con decisione del Consiglio bilaterale di supervisione, istituito a norma dell'articolo 3 dell'accordo, il Consiglio decide:

1. di modificare l'allegato 1 dell'accordo, inserendo un nuovo paragrafo 3.2.11 con il seguente testo:

«3.2.11. a) A partire dal 1° gennaio 2013, i diritti imposti in un anno civile da un agente tecnico a un richiedente o a un organismo regolamentato per la convalida da esso effettuata ai sensi del punto 3.2.4 per l'approvazione:

(i) della progettazione di un aeromobile, di un motore di aeromobile o elica o equipaggiamento;

(ii) di un certificato di omologazione supplementare;

(iii) di talune modifiche di maggiore entità al progetto-tipo, come definite nelle procedure di esecuzione tecnica; o

(iv) delle modifiche ai livelli acustici e alle emissioni

non superano il 95% dei diritti che l'agente tecnico avrebbe imposto al richiedente o all'organismo regolamentato nel medesimo anno civile per l'approvazione equivalente di un progetto, di un certificato di omologazione supplementare, di modifiche di una certa entità o di modifiche ai livelli acustici e alle emissioni nell'ambito di un processo di certificazione.

b) I diritti imposti in un determinato anno civile da un agente tecnico a un richiedente o a un organismo regolamentato per la convalida da esso effettuata a norma del punto 3.2.4 riflettono i vantaggi in termini di efficienza ottenuti mediante un processo di convalida anziché un processo di certificazione. Tali vantaggi in termini di efficienza e le associate riduzioni dei diritti devono essere comprovati da dati pertinenti. Pertanto, il Consiglio bilaterale di supervisione riesamina periodicamente la percentuale di cui alla precedente lettera a), adeguandola in modo appropriato mediante decisione.».

2. Il riesame periodico indicato nel nuovo paragrafo 3.2.11, lettera b), viene effettuato con una frequenza non inferiore a due anni. Come stabilito al paragrafo 2.2.1 dell'allegato 1 dell'accordo, il Consiglio bilaterale di supervisione è assistito dal Comitato di supervisione in

materia di certificazioni nello svolgimento di tali riesami e nello sviluppo delle necessarie decisioni. Il riesame e la decisione si basano sui dati forniti dagli agenti tecnici.

La modifica ha effetto a decorrere dalla data della firma dell'ultima delle parti indicate in seguito.

Per il Consiglio bilaterale di supervisione:

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION
DIPARTIMENTO DEI TRASPORTI
STATI UNITI D'AMERICA

COMMISSIONE EUROPEA
UNIONE EUROPEA

DA: _____

DA: _____

TITOLO Amministratore associato per la
: sicurezza aerea

TITOLO Direttore, Aviazione e trasporti
: internazionali, Direzione generale
della Mobilità e dei trasporti

DATA:

DATA:

LUOGO Washington, DC
:

LUOGO Bruxelles, Belgio
: