

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

A6-0002/2009

19.1.2009

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 pentru a îmbunătăți performanța și viabilitatea sistemului aviatic european (COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Marian-Jean Marinescu

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
majoritatea voturilor exprimate
- **I Procedura de cooperare (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- **II Procedura de cooperare (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- *** Aviz conform
*majoritatea membrilor care compun Parlamentul, cu excepția
cazurilor prevăzute la articolele 105, 107, 161 și 300 din Tratatul
CE și la articolul 7 din Tratatul UE*
- ***I Procedura de codecizie (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- ***II Procedura de codecizie (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- ***III Procedura de codecizie (a treia lectură)
majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba proiectul comun

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus de Comisie.)

Amendamente la un text legislativ

În amendamentele Parlamentului, textul modificat este evidențiat prin caractere *cursive aldine*. În cazul actelor de modificare, fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție existentă pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care Comisia nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul următor: [...]. Evidențierea cu caractere *cursive simple* este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale textului legislativ propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	48
AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE	53
PROCEDURĂ	71

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 pentru a îmbunătăți performanța și viabilitatea sistemului aviatic european

(COM(2008)0388 – C6 - 0250/2008 – 2008/0127(COD))

(Procedura de codecizie: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2008)0388),
 - având în vedere articolul 251 alineatul (2) și articolul 80 alineatul (2) din Tratatul CE, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C6-0250/2008),
 - având în vedere articolul 51 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru industrie, cercetare și energie (A6-0002/2009),
1. aprobă propunerea Comisiei astfel cum a fost modificată;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou, în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial această propunere sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

Amendamentul 1

Propunere de regulament – act de modificare

Considerentul 2a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Modalitatea cea mai eficientă și eficientă de a crea cerul unic european este prin intermediul unei abordări descendente; totuși, întrucât nu a fost niciodată posibilă garantarea sprijinului politic pentru o astfel de abordare, acum scopul trebuie să fie accelerarea proceselor inițiate pe baza abordării ascendente.

Justificare

Parlamentul a solicitat în mod repetat utilizarea unei abordări descendente, chiar dacă acest lucru nu a fost fezabil având în vedere circumstanțele actuale. În prezent, scopul trebuie să fie evitarea unor întârzieri excesive în crearea cerului unic european.

Amendamentul 2

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(8) Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a prestării de servicii în Europa, ar trebui să li se garanteze autorităților naționale de supraveghere **suficiente** independență și resurse.

Amendamentul

(8) Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a prestării de servicii în Europa, ar trebui să li se garanteze autorităților naționale de supraveghere **cel puțin o** independență **funcțională** și resurse **suficiente, în vederea evitării conflictelor de interese, precum și a încurajării și a consolidării cooperării la nivel bilateral și multilateral.**

Justificare

Statele membre au fost deja de acord cu ideea acordării „independenței funcționale” agențiilor și autorităților de supraveghere naționale în alte domenii (cum ar fi telecomunicații, piețele energiei și gazului).

Amendamentul 3

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 11a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Statele membre ar trebui își asume un angajament, între ele și cu țările terțe, privind cooperarea consolidată în toate aspectele esențiale referitoare la cerul unic european (SES).

Justificare

Un consens diplomatic coerent este cea mai bună modalitate pentru realizarea cerului unic, mai degrabă decât o abordare ambițioasă de sus în jos (top-down).

Amendamentul 4

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Blocurile funcționale de spațiu aerian sunt elemente-cheie care permit intensificarea cooperării între furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu scopul de a îmbunătăți performanța și de a crea sinergii. Statele membre ar trebui să creeze blocuri funcționale de spațiu aerian până cel târziu la sfârșitul lui **2012**.

Amendamentul

(13) Blocurile funcționale de spațiu aerian sunt elemente-cheie care permit intensificarea cooperării între furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu scopul de a îmbunătăți performanța și de a crea sinergii. Statele membre ar trebui să creeze blocuri funcționale de spațiu aerian **operaționale (FAB)** până cel târziu la sfârșitul lui **2011**.

Justificare

Acordurile simple pentru stabilirea FAB până cel târziu în 2012 vor amâna funcționarea cerului unic european, în cadrul căruia FAB reprezintă doar o etapă intermediară. Mai mult, punerea în aplicare a SESAR începând cu 2014 ar trebui să fie realizată direct pe baza cerului unic european, nu pe baza blocurilor funcționale de spațiu aerian, pentru a evita costuri inutile de dublare a eforturilor. Începând cu 2012, până la sfârșitul anului 2013, este suficient timp pentru inițierea fuzionării FAB.

Amendamentul 5

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 13a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Ar trebui să existe o cooperare între inițiativele privind FAB învecinate, pentru a facilita continuarea integrării FAB în SES.

Justificare

Acordurile simple pentru stabilirea FAB până cel târziu în 2012 vor amâna funcționarea cerului unic european, în cadrul căruia FAB reprezintă doar o etapă intermediară. Mai mult, punerea în aplicare a SESAR începând cu 2014 ar trebui să fie realizată direct pe baza cerului unic european, nu pe baza blocurilor funcționale de spațiu aerian, pentru a evita costuri inutile de dublare a eforturilor. Începând cu 2012, până la sfârșitul anului 2013, este

suficient timp pentru inițierea fuzionării FAB.

Amendamentul 6

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 13b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Ar trebui reînnoit angajamentul autorităților civile și militare în vederea realizării SES.

Justificare

În lumina modificărilor aduse de prezentul regulament, se consideră necesară reînnoirea acordului civil-militar semnat în 2004.

Amendamentul 7

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 13c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13c) Pentru a facilita acordurile la nivel înalt și a găsi cele mai bune soluții în scopul depășirii impedimentelor în realizarea FAB, Comisia ar trebui să propună o personalitate politică experimentată care să îndeplinească funcția de coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian. Coordonatorul ar trebui să-și îndeplinească atribuțiile fără a aduce atingere sarcinilor și activităților Comitetului pentru cerul unic european;

Justificare

După modelul de succes al proiectelor prioritare în cadrul TEN-T, numirea unui coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian va grăbi realizarea acestora, precum și fuzionarea acestora în viitor. Coordonatorul ar trebui să fie o personalitate politică experimentată, mai degrabă decât un specialist, pentru a încerca obținerea unui consens politic la nivelul statelor membre.

Amendamentul 8

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(14) În cazul în care îmbunătățirea performanței, în special punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, depășește resursele disponibile în prezent, ar trebui stabilite dispoziții pentru finanțarea proiectelor comune.

Amendamentul

(14) În cazul în care îmbunătățirea performanței, în special punerea în aplicare a Planului general pentru ATM, depășește resursele disponibile în prezent, ar trebui stabilite dispoziții pentru finanțarea proiectelor comune. ***Aceste resurse financiare suplimentare ar trebui puse la dispoziție în vederea finanțării proiectelor care vizează sprijinirea utilizatorilor spațiului aerian și/sau a furnizorilor de servicii de navigație aeriană pentru a îmbunătăți infrastructurile colective de navigație aeriană, prestarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special a proiectelor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a blocurilor funcționale de spațiu aerian și a Planului general pentru ATM. Aceste resurse financiare suplimentare ar putea fi puse la dispoziție prin intermediul finanțărilor TEN-T, al împrumuturilor nerambursabile ale BEI și al veniturilor din licitațiile realizate în urma integrării sectorului aviației în sistemul de comercializare a cotelor de emisie.***

Amendamentul 9

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 14a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(14a) Dezvoltarea rapidă a SESAR este esențială pentru crearea cerului unic european. În acest sens, Eurocontrol ar trebui să aibă obligația de a informa Parlamentul European în legătură cu contribuția sa la finanțarea SESAR.

Justificare

Finanțarea SESAR trebuie garantată în vederea evitării problemelor similare celor care au afectat finanțarea GALILEO. Finanțarea SESAR este furnizată în părți egale de UE, Eurocontrol și întreprinderi (câte 700 milioane EUR fiecare). UE a transferat deja partea sa de finanțare, iar Eurocontrol trebuie să ofere informații privind partea sa sub forma contribuțiilor în natură.

Amendamentul 10

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) O regiune europeană a informațiilor privind zborurile (EFIR), care să cuprindă spațiul aerian aflat sub responsabilitatea statelor membre, ar trebui să faciliteze planificarea comună și operațiunile integrate, cu scopul eliminării blocajelor la nivel regional.

Amendamentul

(17) O regiune europeană a informațiilor privind zborurile (EFIR), care să cuprindă spațiul aerian aflat sub responsabilitatea statelor membre, ar trebui să faciliteze planificarea comună și operațiunile integrate, cu scopul eliminării blocajelor la nivel regional **și local**.

Justificare

Amendamentul are ca scop o formulare mai exactă.

Amendamentul 11

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 21a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Reforma planificată a Eurocontrol ar trebui să fie realizată înainte de intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

Justificare

Reforma planificată a Eurocontrol ar trebui să fie realizată înainte de punerea în aplicare a dispozițiilor SES II, pentru a asigura o independență reală acelor părți ale Eurocontrol care ar putea primi sarcini diferite în temeiul prezentului regulament.

Amendamentul 12

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 21b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21b) Reforma planificată a Eurocontrol ar trebui să fie întreprinsă astfel încât să garanteze că sarcinile europene atribuite Eurocontrol în temeiul regulamentelor SES sunt compatibile cu alte aspecte ale activității sale referitoare la sarcinile și competențele sale în calitate de organizație internațională și că nu vin în contradicție cu respectivele aspecte.

Justificare

Comisia ar trebui să clarifice în mod corespunzător cooperarea sa consolidată cu Eurocontrol în vederea aplicării politicilor sale. Un prim pas către realizarea acestui obiectiv ar putea fi un acord-cadru care să ia în considerare natura pan-europeană a organizației.

Amendamentul 13

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 22

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22) Ar trebui introduse măsuri adecvate pentru a spori eficiența managementului fluxurilor de trafic aerian cu scopul de a sprijini unitățile operaționale existente, inclusiv Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian a Eurocontrol, în vederea garantării unor operațiuni de zbor eficiente. În plus, comunicarea Comisiei privind un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa subliniază necesitatea de a asigura **coerența** între planurile de zbor și sloturile de aeroport.

(22) Ar trebui introduse măsuri adecvate pentru a spori eficiența managementului fluxurilor de trafic aerian cu scopul de a sprijini unitățile operaționale existente, inclusiv Unitatea centrală de management al fluxurilor de trafic aerian a Eurocontrol, în vederea garantării unor operațiuni de zbor eficiente. În plus, comunicarea Comisiei privind un plan de acțiune pentru capacitatea, eficacitatea și siguranța aeroporturilor din Europa subliniază necesitatea de a asigura **o coerență adecvată** între planurile de zbor și sloturile de aeroport.

Justificare

Propunerea are ca scop sporirea previzibilității, în afară de ameliorarea siguranței și eficienței. În această privință este considerată obligatorie coordonarea între planurile de zbor și sloturile aeroporturilor.

Amendamentul 14

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 23a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(23a) Coerența între ATM și capacitatea aeroporturilor este esențială pentru succesul și eficiența cerului unic european. Studiul Eurocontrol „Provocările creșterii 2008” subliniază faptul că există în continuare o provocare importantă de abordat privind capacitatea aeroporturilor. Chiar dacă aeroporturile utilizează în cel mai eficient mod capacitatea existentă, Europa va continua să se confrunte cu un deficit de capacitate la sol pe termen lung. În acest sens, Observatorul UE pentru capacitatea aeroporturilor este esențial pentru a furniza statelor membre informațiile obiective de care au nevoie pentru a pune în aplicare politicile necesare alinierii capacității aeroporturilor la capacitatea ATM, fără a aduce atingere competențelor acestora în acest domeniu.

Amendamentul 15

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 26

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(26) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor

(26) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor

de executare conferite Comisiei.

de executare conferite Comisiei, ***într-un interval de timp adecvat pentru a respecta termenele stabilite în regulamentele SES.***

Justificare

Normele de punere în aplicare reprezintă mijloace reale de utilizare corespunzătoare a legislației. Așadar, normele de punere în aplicare ar trebui prezentate într-un interval de timp adecvat pentru a respecta termenele stabilite în prezentul regulament. Comisia ar trebui să elaboreze, cât mai curând, dar cel târziu la o lună de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, o foaie de parcurs coerentă pentru elaborarea efectivă a normelor de punere în aplicare, având în vedere importanța și interconectările acestora.

Amendamentul 16

**Propunere de regulament – act de modificare
Considerentul 26a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(26a) Comisia ar trebui să stabilească intervalul de timp în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament.

Justificare

Normele de punere în aplicare reprezintă mijloace reale de utilizare corespunzătoare a legislației. Așadar, normele de punere în aplicare ar trebui prezentate într-un interval de timp adecvat pentru a respecta termenele stabilite în prezentul regulament. Comisia ar trebui să elaboreze, cât mai curând, dar cel târziu la o lună de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, o foaie de parcurs coerentă pentru elaborarea efectivă a normelor de punere în aplicare, având în vedere importanța și interconectările acestora.

Amendamentul 17

**Propunere de regulament – act de modificare
Articolul -1 (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul -1

Punerea în aplicare a acestui cadru de reglementare este planificată în deplină conformitate cu evoluția proiectului SESAR în vederea creării SES înainte de

**începerea celei de-a treia etape a SESAR,
etapa punerii în funcțiune.**

Justificare

Punerea în funcțiune a SESAR începând cu 2014 ar trebui să fie realizată direct pe baza cerului unic european, nu pe baza blocurilor funcționale de spațiu aerian, pentru a evita costuri inutile de dublare a eforturilor. În această privință ar trebui depuse eforturi pentru alinierea creării cerului unic la etapa de dezvoltare a proiectului SESAR.

Amendamentul 18

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera -a (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – litera -a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) Se introduce următoarea literă (-a):

(-a) „dreptul de tranzit” înseamnă dreptul transportatorilor aerieni, în raport cu serviciile aeriene internaționale, de a survola teritoriul unei țări fără a ateriza, în conformitate cu articolul 15 din Convenția de la Chicago.

Justificare

It is necessary to establish a mechanism for the EU to be able to act in cases when the third country (Russia) charges the EU air carriers for overflights of its territory and this charging is illegal as it contravenes international agreements (the Chicago Convention) the respective country is signatory to. This mechanism is also essentially needed when the third country concerned proposes unacceptably long transition period for abolishing or just modernising overflight charge. As the EU carriers are placed under long-term discriminatory conditions by these illegal transit charges, the EU should be able to take reciprocal measures by denying or limiting transit over its territory for one or more air carriers of the third country concerned, in order to motivate the third country to remove above-mentioned charges or payments.

Amendamentul 19

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera ca (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – punctul 15

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) Articolul 2, punctul 15 se modifică după cum urmează:

15. „certificat” înseamnă un document emis de un stat membru sau de un organism european în orice formă, în conformitate cu dreptul comunitar și cu cel intern, care atestă că un furnizor de servicii de navigație aeriană îndeplinește cerințele privind prestarea unui anumit serviciu;

Justificare

Va exista o perioadă de tranziție între intrarea prezentului regulament în vigoare și intrarea în vigoare a anumitor dispoziții ale regulamentului 216/2008 (regulamentul AESA modificat prin COM(390)2008). Modificarea sugerată are în vedere necesitatea adaptării la această tranziție.

Amendamentul 20

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera ea (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – punctul 23 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) Se introduce următorul punct 23a:

23a. „serviciu de informare privind zborurile” înseamnă un serviciu prestat în scopul furnizării de consiliere și informații utile pentru siguranța și eficiența zborurilor;

Justificare

Modificarea propusă este în conformitate cu definițiile OACI.

Amendamentul 21

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera eb (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – punctul 23b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eb) Se introduce următorul punct 23b:

23b. „serviciu de alertare” înseamnă un serviciu prestat pentru informarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită asistență de căutare și salvare și pentru sprijinirea respectivelor organizații conform dispozițiilor;

Justificare

Modificarea propusă este în conformitate cu definițiile OACI.

Amendamentul 22

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera f

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – punctul 25

Textul propus de Comisie

Amendamentul

25. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care sunt optimizate **și/sau** integrate prestarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile auxiliare conexe;”

25. „bloc funcțional de spațiu aerian” înseamnă un bloc de spațiu aerian care se bazează pe cerințe operaționale și care este stabilit indiferent de frontierele de stat, în care sunt optimizate, integrate **și se bazează pe performanță** prestarea de servicii de navigație aeriană și funcțiile auxiliare conexe, **sub responsabilitatea unui furnizor de servicii de navigație aeriană, prin cooperare internațională consolidată între statele membre și între statele membre și țări terțe;**

Justificare

Modificarea sugerată subliniază necesitatea de a lua în considerare obiectivele de

performanță astfel cum sunt definite la articolul 11. Mai mult, subliniază angajamentul statelor membre pentru grăbirea creării FAB ca etapă intermediară în vederea realizării cerului unic european.

Amendamentul 23

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera fa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – punctul 25a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) Se introduce următorul punct 25a:

25a. „independență funcțională” a unei instituții, organism sau organizație înseamnă că aceasta/acesta poate lua decizii autonome, în mod independent de orice organism, are autonomie privind punerea în aplicare a bugetului său, are resurse umane și financiare adecvate pentru a își îndeplini sarcinile și își exercită competențele în mod imparțial și transparent;

Justificare

Statele membre au fost de acord cu ideea acordării „independenței funcționale” agențiilor și autorităților de supraveghere naționale în alte domenii (cum ar fi telecomunicațiile, piețele energiei și gazului). Aceeași abordare ar trebui să fie valabilă și în cazul sistemului aviației. Având în vedere că statele membre și-au stabilit autoritățile naționale de securitate (ANS) în ultimii patru ani, regulamentul ar trebui să se concentreze pe obținerea unei independențe funcționale în vederea evitării conflictelor de interese și a clarificării procedurii de desemnare unei ANS comune. Dacă nu se acordă ANS cel puțin independență funcțională, cooperarea dintre acestea în cadrul legislației actuale va fi lentă, dacă nu imposibilă.

Amendamentul 24

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 2 – litera fb (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 2 – punctul 36a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fb) Se introduce următorul punct 36a:

36a. „cer unic european” înseamnă o rețea pan-europeană coerentă de rute, sisteme de gestionare a rutelor și de management al traficului aerian bazate exclusiv pe eficiență și criterii tehnice și nu pe frontiere naționale sau regionale, în cadrul căreia prestarea serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor auxiliare conexe sunt pe deplin optimizate și integrate prin intermediul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în folosul utilizatorilor spațiului aerian;

Justificare

Obstacolele care au împiedicat crearea cerului unic provin în special din interpretările diferite ale „cerului unic european”. Cerul unic european înseamnă un angajament politic pentru unitate și cooperare bazată pe cerințe tehnice comune și, pe termen lung, pe tehnologii, echipamente, configurații și proceduri comune. În această privință, este necesară o definiție clară a rezultatului.

Amendamentul 25

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 3

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre numesc sau stabilesc **la alegerea lor**, împreună sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere care să-și asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament și al măsurilor prevăzute la articolul 3 alineatul (1).

Amendamentul

(1) Statele membre numesc sau stabilesc, împreună sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere care să-și asume atribuțiile primite în temeiul prezentului regulament și al măsurilor prevăzute la articolul 3 alineatul (1).

Justificare

Formulare mai potrivită.

Amendamentul 26

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 3

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supraveghere își exercită competențele în mod **imparțial** și transparent. Statele membre se asigură, de asemenea, că angajații autorităților naționale de supraveghere și persoanele cu atribuții de conducere acționează în mod independent, imparțial și transparent.

Amendamentul

(3) Statele membre se asigură că autoritățile naționale de supraveghere își exercită competențele în mod **independent** și transparent. Statele membre se asigură, de asemenea, că angajații autorităților naționale de supraveghere și persoanele cu atribuții de conducere acționează în mod independent, imparțial și transparent. ***Această independență este obținută prin punerea în aplicare a unor mecanisme adecvate de gestionare și control.***

Justificare

Dorim introducerea cuvântului „independent” cu privire la exercitarea atribuțiilor ANS, dar ținând cont de reglementările naționale.

Amendamentul 27

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 6

Textul propus de Comisie

Fără a aduce atingere rolului comitetului și al Eurocontrol, Comisia înființează un «organ consultativ sectorial» de care să aparțină furnizorii de servicii de navigație aeriană, asociațiile de utilizatori ai spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organismele profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui organ este de a consilia Comisia cu privire la punerea în aplicare a cerului unic european.

Amendamentul

Fără a aduce atingere rolului comitetului și al Eurocontrol, Comisia înființează un «organ consultativ sectorial» de care să aparțină furnizorii de servicii de navigație aeriană, asociațiile de utilizatori ai spațiului aerian, aeroporturile, industria aeronautică și organismele profesionale de reprezentare a personalului. Rolul acestui organ este ***exclusiv acela*** de a consilia Comisia cu privire la punerea în aplicare a cerului unic european.

Justificare

Modificarea sugerată subliniază rolul consultativ al organului consultativ sectorial.

Amendamentul 28

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 5a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 7

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

Comunitatea urmărește și susține extinderea SES către țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, depune toate eforturile, fie în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine [...], fie în cadrul Eurocontrol, fie în cadrul acordurilor FAB, pentru a extinde domeniul de aplicare a prezentului regulament și a măsurilor prevăzute la articolul 3, astfel încât să includă statele respective.

Justificare

Cerul unic european ar trebui să reprezinte punctul de plecare pentru o deschidere mai largă și astfel pentru o mai mare dezvoltare și ar trebui să fie un model pentru partenerii noștri internaționali, având în vedere că este o abordare treptată în vederea atingerii unui obiectiv mai amplu, cerul unic mondial. Extinderea cerului unic european la țările terțe ar trebui să fie realizată, de asemenea, prin intermediul FAB.

Amendamentul 29

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 8 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Pentru elaborarea normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate

(2) Pentru elaborarea normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate

pentru Eurocontrol, în care se stabilesc acțiunile care trebuie îndeplinite și calendarul acestora. **În acest sens, Comisia depune toate eforturile pentru a da o utilizare optimă sistemului Eurocontrol privind implicarea și consultarea tuturor părților** interesate, în cazul în care acest sistem corespunde practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu vin în conflict cu obligațiile sale instituționale. Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2).

pentru Eurocontrol **sau un alt organism**, în care se stabilesc acțiunile care trebuie îndeplinite și calendarul acestora, **în deplină conformitate cu prioritățile și în vederea respectării termenelor stabilite în cadrul prezentului regulament, în urma consultării cu Organul consultativ sectorial (ICB), Comitetul de dialog sectorial (SDC) și alte părți** interesate, în cazul în care acest sistem corespunde practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu vin în conflict cu obligațiile sale instituționale. Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2).

Justificare

Modificarea propusă ia în considerare nevoia de consultări adecvate între părțile interesate și subliniază rolul Organului consultativ sectorial și al dialogului sectorial. Mai mult, clarifică faptul că normele de aplicare ar putea fi pregătite de organizații diferite.

Amendamentul 30

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 8 - alineatul 4 - partea introductivă

Textul propus de Comisie

(4) Comisia, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3), poate **adopta măsuri alternative pentru a atinge obiectivele mandatului în cauză:**

Amendamentul

(4) Comisia, hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3), poate **emite mandate pentru un alt organism:**

Justificare

Modificarea propusă ia în considerare nevoia de consultări adecvate între părțile interesate și subliniază rolul Organului consultativ sectorial și al dialogului sectorial. Mai mult, clarifică faptul că normele de aplicare ar putea fi pregătite de organizații diferite.

Amendamentul 31

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 8 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) în cazul în care Comisia, în urma consultării **comitetului**, consideră că:

Amendamentul

(iii) în cazul în care Comisia, în urma consultării **Organului consultativ sectorial, Comitetului de dialog sectorial și a altor părți interesate**, consideră că:

Justificare

Modificarea propusă ia în considerare nevoia de consultări adecvate între părțile interesate și subliniază rolul Organului consultativ sectorial și al dialogului sectorial. Mai mult, clarifică faptul că normele de aplicare ar putea fi pregătite de organizații diferite.

Amendamentul 32

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3):

(a) în cazul în care Comisia decide să nu emită un mandat pentru Eurocontrol în temeiul alineatului (2) sau

(b) în cazul în care normele de punere în aplicare nu sunt de competența Eurocontrol.”

Amendamentul

eliminat

Justificare

Modificarea propusă ia în considerare nevoia de consultări adecvate între părțile interesate și subliniază rolul Organului consultativ sectorial și al dialogului sectorial. Mai mult, clarifică faptul că normele de aplicare ar putea fi pregătite de organizații diferite.

Amendamentul 33

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 - punctul 7

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 10 - alineatul 2 - liniuța 2

Textul propus de Comisie

– **toate** grupurile de utilizatori ai spațiului aerian,

Amendamentul

– **utilizatorii spațiului aerian sau** grupurile de utilizatori ai spațiului aerian,

Justificare

În concordanță cu definiția utilizatorilor spațiului aerian. Include autoritățile militare.

Amendamentul 34

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 - punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 11

Textul propus de Comisie

(1) **Comisia** instituie un sistem de îmbunătățire a performanțelor, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea în cadrul cerului unic european. **Acest sistem** cuprinde **în special următoarele elemente:**

(a) **evaluarea periodică, monitorizarea și analiza comparativă a serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea, precum și studii ad-hoc pentru abordarea unor probleme specifice;**

(b) **proceduri și responsabilități legate de colectarea, validarea, analiza, evaluarea și diseminarea datelor privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de operatorii și de coordonatorii de**

Amendamentul

(1) **Se** instituie, **după consultarea părților interesate menționate la articolul 10**, un sistem de îmbunătățire a performanțelor **pentru serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea**, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea în cadrul cerului unic european. **Acesta** cuprinde:

(a) **obiective de performanță la nivel comunitar referitoare la domeniile esențiale de performanță, cum ar fi siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea;**

(b) **planuri de performanță la nivel național sau regional, inclusiv obiective de performanță, care să asigure coerența cu obiectivele de performanță la nivel comunitar; și**

aeroporturi, de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de autoritățile naționale de supraveghere, de statele membre și de Eurocontrol;

*(c) domeniile-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian)**, adaptat, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină cont de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele pertinente pentru domeniile respective;*

(d) principalii indicatori de performanță pentru măsurarea performanțelor și stabilirea obiectivelor;

(e) definirea unor obiective de performanță la nivel comunitar, pe o perioadă de referință de minim trei ani și maxim cinci ani, și a unor criterii de convergență adecvate, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3);

(f) criteriile pentru pregătirea de către autoritățile naționale de supraveghere a planurilor de performanță naționale sau regionale. În special, aceste planuri:

- se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii;*
- se referă la toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau regionale;*
- include obiective de performanță obligatorii conforme cu obiectivele de performanță comunitare;*
- fac obiectul unei consultări cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi;*

(g) criteriile și procedurile de evaluare, aprobare, monitorizare și punere în

(c) evaluare, monitorizare și analiză comparativă periodică ale serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea;

aplicare a planurilor naționale sau regionale de performanță, inclusiv:

(i) evaluarea de către Comisie a planurilor naționale sau regionale de performanță pentru a garanta cel puțin că acestea îndeplinesc, luate împreună, obiectivele comunitare;

(ii) aprobarea de către Comisie a planurilor naționale sau regionale de performanță, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3);

(iii) monitorizarea punerii în aplicare a planurilor naționale sau regionale de performanță, incluzând mecanisme de avertizare adecvate;

(iv) evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță, anual și la sfârșitul perioadei de referință, și stabilirea de noi obiective pentru perioada de referință următoare;

(v) măsurile corective, inclusiv măsurile de stimulare și/sau de descurajare, care urmează să fie aplicate de către statele membre în cazul în care obiectivele naționale sau regionale nu sunt îndeplinite anual sau la sfârșitul perioadei de referință.

(2) Fără a aduce atingere rolului comitetului, Comisia poate autoriza Eurocontrol sau altă entitate publică competentă să acționeze în calitate de «organism de evaluare a performanțelor». Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent atunci când îndeplinește atribuțiile pe care ea i le-a încredințat.

(3) Comisia adoptă normele detaliate de

(2) În conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3), Comisia poate autoriza Eurocontrol sau o entitate independentă calificată coresponsabil să acționeze în calitate de «organism de evaluare a performanțelor». Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia, în colaborare cu ANS, și de a sprijini ANS, la cerere, în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent atunci când îndeplinește atribuțiile pe care ea i le-a încredințat.

(3) (a) Obiectivele de performanță la nivel

punere în aplicare a acestui articol în conformitate cu articolul 8.”

comunitar pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană și funcțiile de rețea sunt adoptate de Comisie în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2), ținându-se seama de contribuțiile relevante ale ANS la nivel național sau regional.

(b) Planurile naționale sau regionale menționate la articolul 1 litera (b) sunt elaborate de ANS. Planurile în cauză includ obiectivele obligatorii naționale sau regionale și un sistem adecvat de stimulente, astfel cum a fost adoptat de statul membru/statele membre.. Elaborarea planurilor face obiectul colaborării cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și, dacă este cazul, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi.

(c) Comisia adoptă planurile naționale sau regionale în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2), asigurând coerența obiectivelor naționale sau regionale cu obiectivele de performanță de la nivel comunitar.

În cazul în care Comisia constată că obiectivele de performanță naționale sau regionale și măsurile corespunzătoare nu sunt adecvate, aceasta poate decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2), ca NSA în cauză să ia măsuri corective. Comisia este informată în legătură cu aceste măsuri corective, care sunt aprobate în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2).

(d) O perioadă de referință durează minim trei ani și maxim cinci ani; Îndeplinirea obiectivelor de performanță se evaluează anual și la sfârșitul perioadei de referință și se stabilesc noi obiective pentru perioada de referință următoare. Prima perioadă de referință vizează perioada de până în 2011; În această

perioadă, în cazul în care nu sunt îndeplinite obiectivele naționale sau regionale, statele membre și/sau ANS pun în aplicare măsurile corective, în conformitate cu articolul 11 alineatul 3c.

(e) Comisia evaluează periodic realizarea obiectivelor de performanță și prezintă rezultatele Comitetului pentru cerul unic.

(4) Se aplică următoarele proceduri sistemului de îmbunătățire a performanțelor prevăzută la alineatul (1):

(a) colectarea, validarea, analiza, evaluarea și diseminarea datelor relevante privind performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea, furnizate de toate părțile interesate, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii de aeroporturi, de autoritățile naționale de supraveghere, de statele membre și de Organismul de evaluare a performanțelor;

(b) selectarea domeniilor-cheie de performanță adecvate, pe baza documentului OACI nr. 9854 „Global Air Traffic Management Operational Concept” (Conceptul operațional global de management al traficului aerian), armonizat cu cadrul de performanță al „Planului general pentru ATM”, care să includă domeniile siguranței, mediului, capacității și rentabilității, adaptat, în cazul în care este necesar, astfel încât să țină cont de nevoile specifice ale cerului unic european și de obiectivele relevante pentru domeniile respective și definirea unui număr limitat de indicatori-cheie ai performanței pentru măsurarea performanțelor;

(c) stabilirea unor obiective de performanță la nivel comunitar, care sunt definite ținându-se seama de contribuțiile identificate la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;

(d) monitorizarea planurilor naționale

sau regionale de performanță, incluzând mecanisme de avertizare adecvate;

(e) introducerea principiilor „culturii echității”.

Comisia poate adăuga proceduri suplimentare pe lista menționată în prezentul paragraf. Aceste măsuri, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament prin completarea acestuia, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control (trimitere la articol).

(5) Stabilirea sistemului de îmbunătățire a performanțelor ține seama de faptul că serviciile de rută, serviciile de terminal și funcțiile de rețea sunt diferite și ar trebui tratate ca atare, în special în scopul măsurării performanțelor.

(6) Pentru funcționarea detaliată a sistemului de îmbunătățire a performanțelor, Comisia adoptă norme de punere în aplicare în conformitate cu procedura menționată la articolul 8, într-un interval de timp adecvat, în vederea respectării termenelor stabilite în prezentul regulament. Aceste norme de aplicare vizează:

(a) conținutul și calendarul procedurilor menționate la alineatul (4);

(b) perioada de referință și intervale pentru evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță și stabilirea de noi obiective;

(c) criteriile pentru instituirea de către autoritățile naționale de supraveghere a planurilor naționale sau regionale de performanță, care includ obiectivele de performanță naționale sau regionale și sistemul de stimulente;

(i) se bazează pe planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

(ii) vizează toate elementele costului aferente bazei de cost naționale sau regionale;

(iii) include obiective de performanță obligatorii conforme cu obiectivele de performanță comunitare;

(d) criterii care să determine dacă obiectivele naționale sau regionale sunt conforme cu obiectivele comunitare pe durata perioadei de referință;

(e) principii generale pentru instituirea de către statele membre, la nivel național și regional, a sistemului de stimulente pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană;

(f) un mecanism adecvat de avertizare pentru monitorizarea punerii în aplicare a planurilor naționale sau regionale de performanță;

Or. en

Amendamentul 35

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul -9 (nou)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 12 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

-9. La articolul 12, alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(2) Comisia analizează periodic aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3 și raportează Parlamentului European și Consiliului, prima dată la 18 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament și în fiecare an după aceea. În acest scop, Comisia poate solicita din partea statelor membre informații suplimentare față de informațiile cuprinse în rapoartele prezentate de acestea în temeiul

alienatului (1).

Justificare

Interval de timp mai adecvat.

Amendamentul 36

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul -1 (nou)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 2 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

-1. La articolul 2, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

(2) În acest scop, fiecare autoritate națională de supraveghere organizează inspecții și studii corespunzătoare, inclusiv verificări privind numărul angajaților necesari, pentru a verifica respectarea cerințelor din prezentul regulament. Prestatorul de servicii de navigație aeriană în cauză facilitează aceste acțiuni.

Justificare

Anumite cazuri anterioare au demonstrat că lipsa personalului necesar în sectorul navigației aeriene poate produce riscuri în ceea ce privește siguranța.

Amendamentul 37

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul -4 (nou)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

-4. La articolul 7, alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(3) Autoritățile naționale de supraveghere emit certificate pentru prestatorii de

servicii de navigație aeriană dacă aceștia respectă cerințele comune menționate la articolul 6. Certificatele sunt emise individual pentru fiecare tip de serviciu de navigație aeriană astfel cum se definește în articolul 2 din regulamentul cadru, chiar și atunci când este vorba de un pachet de asemenea servicii, [...] în cazul în care un prestator de servicii de trafic aerian, oricare ar fi statutul juridic al acestuia, operează și își întreține propriile sisteme de comunicare, navigație și supraveghere. Certificatele se verifică cu regularitate.

Justificare

Modificarea propusă are ca scop asigurarea unor servicii de calitate superioară în cazul furnizorilor de servicii de navigație aeriană care oferă un pachet de servicii. Un certificat comun poate permite furnizorilor de servicii de navigație aeriană să nu țină seama de calitate în cadrul anumitor sectoare ale activității lor, punând astfel în pericol siguranța generală.

Amendamentul 38

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 5

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre nu refuză desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian pe motiv că sistemul lor legislativ național le impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care prestează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective:

Amendamentul

(2) În privința prestării de servicii transfrontaliere, statele membre se asigură că respectarea prezentului articol și a articolului 10 alineatul (3) nu este împiedicată de sistemul juridic național care le impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care prestează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective:

Justificare

Impunerea unor limite juridice naționale în ceea ce privește prestarea de servicii transfrontaliere ar putea constitui un obstacol în calea dezvoltării cerului unic european.

Amendamentul 39

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 5 – litera aa (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 8 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

(2) Statele membre definesc drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de prestatorii de servicii de trafic aerian desemnați. Obligațiile pot include condiții pentru oferirea la timp a informațiilor relevante care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.

Justificare

Formulare mai potrivită.

Amendamentul 40

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 5 – litera ab (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

(3) Statele membre dispun de competențe discreționare în alegerea unui furnizor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca acesta să îndeplinească cerințele și condițiile stabilite la articolele 6 și 7.

Justificare

Formulare mai potrivită.

Amendamentul 41

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta **crearea** unor blocuri funcționale de spațiu aerian cât mai repede posibil și până la sfârșitul anului **2012**, cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența maxime ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian și la un impact redus asupra mediului. Statele membre cooperează între ele cât mai mult posibil pentru a garanta respectarea prezentei dispoziții.

Amendamentul

(1) **Comisia și** statele membre iau toate măsurile necesare pentru a garanta **punerea în aplicare a** unor blocuri funcționale de spațiu aerian cât mai repede posibil și până **cel târziu** la sfârșitul anului **2011**, cu scopul de a atinge capacitatea și eficiența **optime** ale rețelei de management al traficului aerian în cadrul cerului unic european, de a menține un nivel înalt de siguranță și de a contribui la performanțele globale ale sistemului de transport aerian, **în deplină concordanță cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor**, și la un impact redus asupra mediului. Statele membre cooperează între ele, **precum și, după caz, cu țările terțe**, cât mai mult posibil **și în special cu FAB vecine**, pentru a garanta respectarea prezentei dispoziții.

Amendamentul 42

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 1a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Pentru a facilita realizarea SES prin intermediul FAB, Comisia numește o personalitate politică experimentată în calitate de coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian (coordonatorul).

Justificare

După modelul de succes al proiectelor prioritare în cadrul TEN-T, numirea unui coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian va grăbi realizarea acestora, precum și fuzionarea lor în viitor. Coordonatorul ar trebui să fie o personalitate politică experimentată, mai degrabă decât un specialist, pentru a încerca obținerea unui consens politic la nivelul statelor membre.

Amendamentul 43

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 1b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Coordonatorul este numit de Comisie de comun acord cu statele membre și în urma consultării Parlamentului European.

Justificare

Ar trebui urmate mecanismele corespunzătoare de consultare interinstituțională.

Amendamentul 44

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 1c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1c) Principalul rol al coordonatorului este acela de a facilita acordurile la nivel înalt și de a găsi cele mai bune soluții în scopul depășirii dificultăților pentru a accelera crearea FAB, de a realiza coordonarea între FAB și de a asigura armonizarea și coerența corespunzătoare a FAB cu dispozițiile prezentului regulament.

Justificare

După modelul de succes al proiectelor prioritare în cadrul TEN-T, numirea unui coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian va grăbi realizarea acestora, precum și fuzionarea lor în viitor. Coordonatorul ar trebui să fie o personalitate politică experimentată, mai degrabă decât un specialist, pentru a încerca obținerea unui consens politic la nivelul statelor membre.

Amendamentul 45

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 1d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1d) Coordonatorul raportează direct Comisiei și colaborează îndeaproape cu Comitetul pentru cerul unic, Eurocontrol, Organismul de evaluare a performanțelor și AESA.

Justificare

După modelul de succes al proiectelor prioritare în cadrul TEN-T, numirea unui coordonator al sistemului de blocuri funcționale de spațiu aerian va grăbi realizarea acestora, precum și fuzionarea lor în viitor. Coordonatorul ar trebui să fie o personalitate politică experimentată, mai degrabă decât un specialist, pentru a încerca obținerea unui consens politic la nivelul statelor membre.

Amendamentul 46

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) sunt conforme cu obiectivele de performanță așa cum sunt stabilite la articolul 11 din Regulamentul cadru și în legislația ulterioară;

Justificare

Asigură coerența cu prevederile privind sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

Amendamentul 47

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Un bloc funcțional al spațiului aerian se creează numai de comun acord de către toate statele membre care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian **sau printr-o declarație a unui stat membru, dacă spațiul aerian inclus în bloc se află integral sub responsabilitatea acestuia.** Înainte de a crea un bloc funcțional de spațiu aerian, statul membru sau statele membre în cauză furnizează Comisiei, celorlalte state membre și celorlalte părți interesate informațiile corespunzătoare pentru ca acestea să poată evalua respectarea criteriilor menționate la alineatul (2) și pentru a le da posibilitatea acestora de a-și prezenta observațiile.

Amendamentul

(3) Un bloc funcțional al spațiului aerian se creează numai de comun acord de către toate statele membre, **și atunci când este cazul țările terțe**, care sunt responsabile de orice parte din spațiul aerian inclus în blocul funcțional de spațiu aerian. Înainte de a crea un bloc funcțional de spațiu aerian, statul membru sau statele membre în cauză furnizează Comisiei, **coordonatorului**, celorlalte state membre și celorlalte părți interesate informațiile corespunzătoare pentru ca acestea să poată evalua respectarea criteriilor menționate la alineatul (2) și pentru a le da posibilitatea acestora de a-și prezenta observațiile.

Justificare

Un singur stat membru nu poate crea un FAB. Pe de altă parte, FAB ar putea include țări terțe.

Amendamentul 48

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 9a – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) În cazul în care apar dificultăți între două sau mai multe state membre cu

Amendamentul

(5) În cazul în care apar dificultăți între două sau mai multe state membre cu

privire la un bloc funcțional transfrontalier de spațiu aerian care privește spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor, statele membre în cauză pot prezenta în comun respectiva problemă **comitetului pentru cerul unic european, în vederea obținerii unui aviz**. **Avizul** se adresează statelor membre în cauză. Fără a aduce atingere alineatului (3), statele membre țin seama de **acest aviz** pentru a găsi o soluție.

privire la un bloc funcțional transfrontalier de spațiu aerian care privește spațiul aerian aflat sub responsabilitatea lor, statele membre în cauză pot prezenta în comun respectiva problemă **coordonatorului**. **Coordonatorul organizează reuniuni cu toate părțile interesate pentru a ajunge la un acord și informează Comisia cu privire la rezultatele reuniunilor, propunând recomandările adecvate**. **Recomandările** se adresează **și** statelor membre în cauză. Fără a aduce atingere alineatului (3), statele membre țin seama de **recomandări** pentru a găsi o soluție.

Justificare

În concordanță cu cele menționate mai sus, clarificări legate de sarcinile coordonatorului.

Amendamentul 49

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 6a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 11

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6a. Articolul 11 se modifică după cum urmează:

În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice ale spațiului aerian.

Justificare

În lumina modificărilor aduse de prezentul regulament, se consideră necesară reînnoirea acordului civil-militar semnat în 2004.

Amendamentul 50

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera a – subpunctul i
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

„(a) costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al prestării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare;”

Amendamentul

„(a) costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al prestării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare; ***costurile stabilite se bazează pe obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11 din regulamentul-cadru și contribuie la rentabilitatea furnizării de servicii de navigație aeriană în conformitate cu dispozițiile articolului 14 din prezentul regulament;***”

Justificare

Conform dispozițiilor de la articolul 11 din Regulamentul-cadru 549/2004 și celor de la articolul 14 din Regulamentul 550/2004, schema de tarifare trebuie să fie rentabilă, cu condiția îndeplinirii obiectivelor de performanță.

Amendamentul 51

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera a – subpunctul ii
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) în ceea ce privește FAB, statele membre convin, prin intermediul acordului cadru, asupra unui sistem de convergență pentru a se ajunge la un tarif unic în conformitate cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor.

Justificare

Tarifele ar fi conforme cu criteriile de convergență convenite mai întâi în cadrul FAB, iar apoi în cadrul întregului cer unic european.

Amendamentul 52

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – alineatul 9 – litera b – subpunctul ii

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 15 – alineatul 3 – litera ba

Textul propus de Comisie

(ba) tarifele se stabilesc pe an calendaristic pentru o perioadă cuprinsă între minim trei ani și maxim cinci ani;

Amendamentul

(ba) tarifele se stabilesc pe an calendaristic pentru o perioadă cuprinsă între minim trei ani și maxim cinci ani, ***în concordanță cu obiectivele de performanță, precum și cu aspectele care contribuie la structura costurilor a serviciului prestat;***

Amendamentul 53

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 9 – litera b – subpunctul iii

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 15 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

„(c) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe.”

Amendamentul

„(c) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe, ***cu condiția îndeplinirii obiectivelor de performanță convenite.***”

Justificare

Veniturile generate de serviciile de navigație aeriană pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor, însă acest lucru se va realiza numai dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță.

Amendamentul 54

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera b – punctul iv
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) tarifele încurajează prestarea în condiții de siguranță, eficientă, eficace și viabilă a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării **unui înalt nivel de siguranță și a rentabilității** și stimulează prestarea de servicii integrate. În acest scop și în ceea ce privește planurile naționale și regionale de performanță, autoritățile naționale de supraveghere pot institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și **dezavantaje** financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană **și/sau utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea furnizării de servicii de navigație aeriană precum creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă, menținându-se, în același timp, un nivel optim de siguranță.**

Amendamentul

(e) tarifele încurajează prestarea în condiții de siguranță, eficientă, eficace și viabilă a serviciilor de navigație aeriană în vederea realizării **obiectivelor de performanță** și stimulează prestarea de servicii integrate. În acest scop și în ceea ce privește planurile naționale și regionale de performanță, autoritățile naționale de supraveghere pot institui mecanisme, inclusiv măsuri de stimulare constând în avantaje și **sanțiuni** financiare, prin care să încurajeze furnizorii de servicii de navigație aeriană **să își îndeplinească obiectivele de performanță.**

Justificare

Asigură coerența.

Nu ar trebui acordate utilizatorilor de spațiu aerian stimulente financiare pentru obținerea unor performanțe ameliorate. Obiectivele referitoare la obținerea unor performanțe ameliorate în contextul cerului unic european ar trebui să fie orientate către furnizorii de servicii care constituie un monopol. Așadar, avantajele și sancțiunile financiare ar trebui folosite pentru a încuraja furnizorii de servicii să își îndeplinească obiectivele de performanță.

Amendamentul 55

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera c
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 4

(4) Comisia poate decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, **ca tarifele să fie utilizate pentru finanțarea proiectelor comune concepute pentru a sprijini diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian și/sau de furnizori de servicii de navigație aeriană cu scopul de a îmbunătăți infrastructurile colective de navigație aeriană, prestarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special a celor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM.** Aceste decizii identifică proiectul comun și precizează, în special, calendarul pentru punerea în aplicare a acestuia, costurile care urmează să fie imputate utilizatorilor spațiului aerian și distribuirea acestora între statele membre.

(4) **Proiectele comune sunt elaborate în așa fel încât să sprijine utilizatorii spațiului aerian și/sau furnizorii de servicii de navigație aeriană cu scopul de a îmbunătăți infrastructurile colective de navigație aeriană, prestarea de servicii de navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special proiectele care ar putea fi necesare pentru instituirea FAB și pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM. Comisia propune resurse financiare, inclusiv finanțare din fondurile rețelelor transeuropene, împrumuturi nerambursabile ale Băncii Europene de Investiții și venituri provenite din licitațiile realizate în urma integrării sectorului aviației în sistemul de comercializare a cotelor de emisie, în cadrul financiar multianual, în vederea finanțării proiectelor comune, în special pentru accelerarea procesului de implementare a SESAR. De asemenea, Comisia poate decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru și respectând principiile rentabilității menționate la articolul 11 din regulamentul-cadru ca recuperarea costului proiectelor comune să poată fi realizată parțial prin intermediul tarifelor.** Aceste decizii identifică proiectul comun și precizează, în special, calendarul pentru punerea în aplicare a acestuia, costurile care urmează să fie imputate utilizatorilor spațiului aerian și distribuirea acestora între statele membre, **evitând duplicarea costurilor și a tarifelor. Înainte de a lua o decizie, Comisia efectuează o analiză independentă privind costurile și beneficiile și poartă consultări substanțiale care vizează, în cea mai mare măsură posibilă, obținerea unui acord cu utilizatorii spațiului aerian și furnizorii de servicii. Costurile proiectelor comune fac obiectul unui proces contabil complet și**

transparent.

Amendamentul 56

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Nici autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia nu divulgă informațiile de natură confidențială.

Amendamentul

(1) Nici autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici Comisia **și nici coordonatorul** nu divulgă informațiile de natură confidențială.

Justificare

Asigură coerența la nivelul întregului text.

Amendamentul 57

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 12

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 18 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri.

Amendamentul

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere, **al coordonatorului** sau al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea îndatoririlor acestora, situație în care dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor și ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea secretelor lor de afaceri.

Justificare

Asigură coerența la nivelul întregului text.

Amendamentul 58

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 13

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 18a – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) **În cadrul evaluării periodice menționate la articolul 12 alineatul (2) din regulamentul-cadru și la maxim patru ani după intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia finalizează un studiu prospectiv privind condițiile pentru aplicarea viitoare a principiilor de piață la furnizarea și desemnarea serviciilor în domeniile: comunicații, navigație, supraveghere, meteorologie și informații aeronautice.**

Amendamentul

(1) Comisia **ia toate măsurile necesare pentru a asigura** aplicarea principiilor de piață la furnizarea și desemnarea serviciilor în domeniile: comunicații, navigație, supraveghere, meteorologie și informații aeronautice **până cel târziu la sfârșitul lui 2010.**

Justificare

Nu există niciun motiv rațional care să determine Comisia să aștepte patru ani pentru a finaliza un studiu de cercetare în acest domeniu. Se știe că aplicare principiilor de piață la aceste servicii este posibilă încă de pe acum. Prin urmare, este adecvată introducerea imediată a concurenței pentru aceste servicii. Aceasta va conduce la costuri mai scăzute și la îmbunătățirea calităților serviciilor.

Amendamentul 59

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 3 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Comunitatea și statele membre solicită OACI să creeze și să recunoască o regiune unică europeană de informații de zbor (EFIR). În acest scop, pentru aspecte care țin de competența Comunității, Comisia

Amendamentul

(1) Comunitatea și statele membre solicită OACI să creeze și să recunoască o regiune unică europeană de informații de zbor (EFIR). În acest scop, pentru aspecte care țin de competența Comunității, Comisia

înaintează, dacă este necesar, o recomandare Consiliului în conformitate cu articolul 300 din Tratat până cel târziu la [...].

înaintează, dacă este necesar, o recomandare Consiliului în conformitate cu articolul 300 din Tratat până cel târziu la **31 decembrie 2012**.

Justificare

Ar trebui presupus că până la sfârșitul anului 2012, FAB vor fi create și funcționale, iar fuzionarea lor va fi pe drumul cel bun; astfel, Comisia, precum și statele membre, vor avea o imagine exactă asupra tuturor statelor implicate.

Amendamentul 60

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) coordonarea și **alocarea** resurselor limitate, în special frecvențele radio și codurile pentru transponderele radar;

Amendamentul

(b) coordonarea și **atribuirea** resurselor limitate **în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general**, în special frecvențele radio, **precum și coordonarea codurilor** pentru transponderele radar;

Amendamentul 61

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) funcții suplimentare pentru rețeaua ATM, astfel cum sunt definite în Planul general pentru ATM.

Amendamentul

(c) funcții suplimentare pentru rețeaua ATM, **inclusiv gestionarea fluxului de trafic aerian**, astfel cum sunt definite în Planul general pentru ATM.

Amendamentul 62

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Sub controlul și responsabilitatea sa, Comisia poate să încredințeze Eurocontrol sarcini legate de executarea funcțiilor menționate mai sus, care nu implică adoptarea unor măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general, nici exercitarea unei puteri discreționare. Aceste sarcini se execută în mod imparțial și rentabil, luând în considerare nevoile întregii rețele ATM **și cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană.**

Amendamentul

Sub controlul și responsabilitatea sa **și în conformitate cu principiul subsidiarității**, Comisia poate să îi încredințeze Eurocontrol **sau unui alt organism** sarcini legate de executarea funcțiilor menționate mai sus, care nu implică adoptarea unor măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general, nici exercitarea unei puteri discreționare. Aceste sarcini se execută **cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană**, în mod imparțial și rentabil, **în vederea îndeplinirii obiectivelor de performanță**, luând în considerare nevoile întregii rețele ATM **și traiectoriile aeriene preferate de utilizatori. În stabilirea funcției de gestionare a rețelei, Comisia garantează respectarea principiului separării sarcinilor de reglementare de sarcinile operaționale. În acest scop, fiecare funcție individuală și responsabilitățile corespunzătoare acesteia sunt diferențiate și clasificate în mod clar la toate nivelurile (UE, regional/al FAB, național). Funcțiile cu dimensiune europeană care sunt clasificate drept „operaționale” se îndeplinesc în strânsă colaborare cu partenerii industriali, care sunt consultați și în cazul funcțiilor de reglementare.**

Amendamentul 63

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

(5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) se tratează la nivel național sau regional. Acest proces de configurare ia în considerare *creșterea* și complexitatea traficului și include consultarea deplină a tuturor grupurilor de utilizatori ai spațiului aerian interesați.

Amendamentul

(5) Alte aspecte ale configurării spațiului aerian decât cele menționate la alineatul (2) se tratează la nivel național sau regional. Acest proces de configurare ia în considerare *exigențele* și complexitatea traficului, ***este conform cu planurile naționale și regionale privind performanțele*** și include consultarea deplină a tuturor ***utilizatorilor spațiului aerian sau a*** grupurilor de utilizatori ai spațiului aerian interesați.

Justificare

Asigură coerența la nivelul întregului text.

Amendamentul 64

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Statele membre încredințează Eurocontrol managementul fluxului de trafic aerian, după cum se menționează în norma de punere în aplicare adoptată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru și în conformitate cu cerințele stabilite de Comisie în temeiul ***articolului 9***.

Amendamentul

(6) Statele membre încredințează Eurocontrol, ***după reformarea acestuia, sau unui alt organism competent și independent, în baza unor mecanisme de control adecvate,*** managementul fluxului de trafic aerian, după cum se menționează în norma de punere în aplicare adoptată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru și în conformitate cu cerințele stabilite de Comisie în temeiul ***articolelor 9 și 11***.

Justificare

Asigură coerența la nivelul întregului text.

Deși Eurocontrol este în măsură să efectueze managementul fluxului în prezent, situația s-ar putea schimba pe termen lung.

EXPUNERE DE MOTIVE

Inițiativa SES¹ (cerul unic european) a fost lansată în 2000 și a adus ATM (managementul traficului aerian) în cadrul politicii comune în domeniul transporturilor.

De atunci s-au întâmplat multe. Politica de extindere împreună cu politica activă de vecinătate au dus la extinderea pieței aviatice europene la 37 de țări. Deținând o piață aviatică comună în continuă creștere, UE dobândește un rol important la nivel mondial.

Impresia generală este că SES nu a avut rezultatele scontate în anumite domenii importante. În general, abordarea FAB nu aduce beneficiile scontate în ceea ce privește îmbunătățirea eficienței zborurilor, reducerea costurilor și „defragmentarea”.

Se observă progrese foarte mici în eficiența generală a configurării și utilizării structurii rutelor europene și, în consecință, nu există o îmbunătățire la nivelul eficienței zborurilor sau al impactului asupra mediului.

Utilizatorii spațiului aerian și călătorii suportă costuri inutile ca rezultat al ineficiențelor din sectorul aviatic, ceea ce înseamnă timp, consum de combustibil și bani.

Competitivitatea industriei europene a transportului aerian necesită o abordare la nivelul întregului sistem: viziune, obiective și tehnologii comune, bazate pe un cadru de reglementare solid.

În această privință, Comisia a înaintat un pachet de propuneri:²

- cele patru regulamente SES trebuie modificate pentru a include un cadru de îmbunătățire a performanțelor, implicând stabilirea de obiective cuantificate;
- extinderea competențelor AESA (Agenția Europeană pentru Siguranța Aeriană) pentru a acoperi toate verigile din lanțul siguranței aeriene va îmbunătăți siguranța;
- avizarea planului general pentru ATM pentru a accelera inovarea tehnologică;
- planul de acțiune pentru aeroporturi pentru a aborda aspectele care țin de capacitate atât în spațiul aerian, cât și la sol.

PROPUNEREA COMISIEI

Cuprins: Propunerea³, care modifică SES I, introduce o serie de consolidări ale textului legislativ inițial, inclusiv obiective de performanță obligatorii pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană, o funcție europeană pentru gestionarea rețelei în vederea asigurării convergenței rețelelor naționale și termene pentru statele membre în scopul ameliorării performanțelor, în faza inițială prin FAB.

Elementele principale ale noii propuneri sunt: independența ANS, o mai mare implicare a partenerilor sociali, un sistem de performanțe îmbunătățit, armonizarea cerințelor de siguranță, grăbirea realizării FAB, transparența sistemului de tarifare, o regiune unică

¹ Regulamentele (CE) nr. 549/2004, nr. 550/2004, nr. 551/2004, nr. 552/2004.

² COM(388) 2008, COM(389) 2008, COM(390) 2008.

³ COM(388) 2008.

europă de informații de zbor, armonizarea disponibilității informațiilor aeronautice, reguli privind aerul și clasificările spațiului aerian, o abordare sistemică a configurării și gestionării rețelelor și a punerii în aplicare a tehnologiilor și comitologia.

COMENTARIILE RAPORTORULUI

Raportorul consideră că este necesară revizuirea cadrului legislativ privind SES și a abordării sistemului bazate pe 4 piloni.

Raportorul constată existența unui larg consens la nivelul părților interesate. Cu excepția unor reacții negative din partea sindicatelor și a unor rezerve ale statelor membre, toți actorii implicați și-au exprimat sprijinul pentru pachetul SES II în ansamblu.

Raportorul este conștient că nu există obstacole tehnice și științifice majore în calea creării SES. Mai mult, poate fi obținut fără compromiterea siguranței. Acest proces lent de integrare este rezultatul modurilor diferite de înțelegere a SES. De aceea raportorul sugerează o definire clară a acestui principiu.

Raportorul este convins că propunerea Comisiei abordează în mod adecvat necesitățile și așteptările cetățenilor. Mai mult, va ajuta la atingerea ambițioaselor obiective europene privind mediul.

În acest timp, industria producătoare din Europa va avea beneficii datorită faptului că va ocupa o poziție de lider în inovarea în domeniul tehnologiei ATM.

Raportorul solicită insistent păstrarea intactă a acestui obiectiv politic central și cere legislatorilor să facă tot ce este posibil pentru a ajunge la un compromis privind detaliile, astfel încât să fie atinse principalele obiective politice.

Raportorul consideră că un consens coerent amplu este cea mai bună modalitate pentru realizarea cerului unic, mai degrabă decât o abordare ambițioasă de sus în jos (top-down).

Cu toate acestea, anumite aspecte ale propunerii Comisiei sunt neclare și pot fi îmbunătățite:

- a) independența ANS: ar trebui să li se garanteze ANS cel puțin independență funcțională și resurse suficiente. Raportorul subliniază faptul că statele membre au fost de acord cu ideea acordării „independenței funcționale” agențiilor și autorităților de supraveghere naționale în alte domenii (cum ar fi telecomunicațiile, piețele energiei și gazului) și propune aceeași abordare și în cazul sistemului aviatic.
- b) o implicare sporită a tuturor părților: cooperarea la nivel politic, social și tehnic este esențială pentru îndeplinirea obiectivului de creare a SES. Prin urmare, noul cadru al SES trebuie să nu se limiteze la modelul UE - văzut ca unitate a valorilor cu o diversitate de sisteme - și să valideze în cel mai scurt timp posibil un sistem tehnologic unic temeinic (SESAR) pentru a sprijini obiectivul comun. Comisia ar trebui să asigure sprijinul și angajamentul deplin față de toate părțile interesate, în special față de dialogul social, pentru a asigura pacea socială.
- c) un sistem de performanțe îmbunătățit: sistemul de îmbunătățire a performanțelor este un element esențial, alături de termenul pentru punerea în practică a FAB.
Raportorul consideră că atenția Comisiei ar trebui îndreptată în primul rând către stabilirea unor obiective cuantificabile și realizabile la nivel comunitar. Aceste obiective ar trebui să se concentreze asupra abordării tuturor domeniilor sensibile, precum siguranța, mediul,

capacitatea și rentabilitatea.

Pe baza modelului zonei euro, Comisia și statele membre ar trebui să convină asupra unor obiective naționale și regionale (la nivel de FAB), legate de obiectivele comunitare prin intermediul criteriilor de convergență. Această abordare necesită monitorizare europeană și un sistem european armonizat de stimulente și măsuri disuasive. Ar trebui prevăzute măsuri corective, iar acestea ar trebui să fie armonizate, eficiente, proporționale și convingătoare. Un organism independent de evaluare a performanțelor monitorizează și evaluează performanțele sistemului.

În opinia raportorului, Eurocontrol ar putea deveni organismul de evaluare a performanțelor, întrucât realizează deja mai multe activități similare. Însă domeniul de administrare al acestei organizații cuprinde atât state din Uniunea Europeană, cât și din afara ei. Acest lucru este, pe de o parte, pozitiv, având în vedere dezvoltarea pe viitor a SES, dar în prezent ridică probleme reale legate de cadrul juridic, posibile divergențe în ceea ce privește interesele UE – non UE, imparțialitatea organizației și, în general, independența sa, precum și independența posibilelor sale subelemente.

Raportorul consideră că reforma planificată a Eurocontrol ar trebui să aibă loc înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor prezentelor regulamente și ar trebui întreprinsă astfel încât să garanteze independența totală în administrarea diferitelor subelemente și să evite incompatibilitățile între sarcinile europene și alte aspecte legate de atribuțiile sale în calitate de organizație internațională.

- d) siguranța: întrucât traficul aerian este în continuă creștere, este necesară o inițiativă pentru o abordare la nivelul întregului sistem în domeniul siguranței, pentru a menține siguranța și durabilitatea transportului aerian. Prin urmare, AESA va primi sarcina de a supraveghea siguranța întregului sistem aviativ.
- e) ar trebui convenite dispoziții clare pentru crearea de FAB operaționale până în 2012. FAB constituie doar un mijloc pentru atingerea unui obiectiv, iar punerea lor în practică într-un mod necoordonat ar spori inutil costurile pentru realizarea SES. Prin urmare, raportorul propune includerea unor prevederi suplimentare pentru a facilita încorporarea pe viitor a FAB existente și potențiale în SES, în totală concordanță cu sistemul de îmbunătățire a performanțelor. Acestea sunt esențiale în cadrul procesului treptat de propagare a viziunii, principiilor și cerințelor europene în țările terțe din vecinătate. Numirea unei personalități politice experimentate în calitate de coordonator al sistemului FAB va facilita punerea în practică a FAB, precum și fuzionarea acestora pe viitor. Ar trebui reînnoite implicarea și angajamentul părții militare.
- f) sistemul de tarifare: raportorul sprijină pe deplin transparența tarifelor. Costurile stabilite ar trebui să fie conforme cu criteriile de convergență bazate pe sistemul de îmbunătățire a performanțelor și convenite, mai întâi la nivelul FAB, iar apoi la nivelul întregului SES. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită proiectelor comune. Ar trebui stabilit de comun acord un mecanism pentru resurse financiare suplimentare în actualele cadre financiare europene, pe baza modelului de succes al proiectelor prioritare în cadrul TEN-T.
- g) o abordare sistemică a configurării și gestionării rețelelor și a punerii în aplicare a tehnologiilor:
- *Eurocontrol este însărcinat cu configurarea propriu-zisă a unei rețele armonizate de rute, în conformitate cu obiectivele de performanță naționale, regionale și comunitare.

*ATM Propunerea ar trebui să aibă ca scop, pe lângă sporirea siguranței și eficienței, sporirea fiabilității.

h) norme de punere în aplicare: raportorul consideră că normele de punere în aplicare ar trebui prezentate într-un interval de timp adecvat și solicită o foaie de parcurs coerentă pentru elaborarea propriu-zisă a normelor de punere în aplicare, având în vedere importanța și interconectările acestora.

În acest context, raportorul propune ca toate părțile să se oblige să alinieze angajamentele politice la cadrul tehnologic și să accelereze procesul de realizare a cerului unic european în deplină coerență cu etapa de dezvoltare a proiectului SESAR, pentru a putea beneficia, începând cu 2014, de toate avantajele etapei de punere în funcțiune a acestuia.

3.12.2008

AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 pentru a îmbunătăți performanța și viabilitatea sistemului aviatic european (COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD))

Raportoare pentru aviz: Teresa Riera Madurell

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Transportul aerian european

Transportul aerian european, care înregistrează mai mult de 700 de milioane de pasageri pe an¹, un număr crescând de operatori de transport aerian și o capacitate de transport al pasagerilor și mărfurilor în expansiune, a cunoscut o tendință ascendentă solidă de dezvoltare, crescând în medie cu 5% anual, iar previziunile indică aproape o dublare a traficului aerian până în 2020.

Această creștere puternică a transportului aerian a antrenat o suprasarcină pentru sistemul european de trafic aerian, care se concretizează într-un număr din ce în ce mai mare de întârzieri ale zborurilor, blocaje în aeroporturi a căror capacitate este foarte solicitată, costuri în creștere, intensificarea efectelor negative asupra mediului, precum și riscuri mărite privind siguranța în domeniu.

Cerul unic european - primul pachet legislativ (1999-2004)

În ciuda evidentei interdependențe existente între statele membre în domeniul transportului aerian, spațiul aerian constituie un domeniu în care integrarea europeană a fost lentă în a se materializa și a fructifica avantajele pieței unice. Primul pachet al cerului unic european, adoptat în martie 2004, a fost elaborat pentru a reforma elemente esențiale ale sistemului european de trafic aerian în vederea abordării următoarelor aspecte:

- capacitatea;
- cheltuielile de exploatare;
- emisiile de CO₂ și efectele asupra mediului și
- siguranța.

¹ 738 milioane de pasageri aeriени deserviți în aeroporturile celor 27 de state membre în 2006 - (EUROSTAT)

Cerul unic european - al doilea pachet legislativ (2008 - ~)

Cu toate că lansarea cerului unic european a reprezentat un progres major, punerea în aplicare a dispozițiilor sale nu a adus rezultate concrete. Fragmentarea persistentă duce la pierderi de rentabilitate traduse într-o sumă anuală pentru pasagerii și liniile aeriene europene de 3,8 miliarde de euro. În comparație cu SUA, UE numără jumătate din totalul zborurilor anuale, dar suportă costuri duble.

Luând în considerare rezultatele încă modeste ale cerului unic european, se impune o revizuire a planului inițial, cu atât mai oportună în contextul creșterii prețurilor la combustibili și al sarcinii financiare din ce în ce mai mari pe care o cunosc liniile aeriene, falimentul unora constituind un subiect al actualităților deja în 2008.

Principala misiune a celui de-al doilea pachet legislativ al cerului unic european este introducerea de măsuri suplimentare care vor consolida și accelera măsurile deja introduse:

- Sistemele de îmbunătățire a performanței cu stabilirea de obiective cantitative;
- Finalizarea blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB) până în 2012;
- Gestiunea eficientă și modernă a traficului aerian european prin implementarea planului general pentru managementul traficului aerian (ATM);
- Îmbunătățirea siguranței prin concentrarea responsabilităților privind siguranța într-o entitate unică - Agenția europeană de siguranță a aviației (AESA);

Aspecte principale

Raportoarea salută cel de-al doilea pachet legislativ al cerului unic european, exprimându-și sprijinul ferm pentru setul general de măsuri propuse și considerând că este **vital**, pentru **obținerea rezultatelor** necesare, să se pună accentul pe **implementarea efectivă**. Propunerea actuală a Comisiei abordează deficiențele primului pachet cu seriozitatea necesară. Totuși, se pot face completări în care să se pună în evidență anumite aspecte specifice.

Reforma sistemului de trafic aerian european este esențială pentru atingerea unor **standarde mai înalte de siguranță, rentabilitate și protecție a mediului** în domeniul transportului aerian în UE. Transportul aerian european ar trebui să fie mai bine pregătit să facă față unei piețe tot mai competitive fiind, în același timp, cât mai **sigur** și mai **durabil din punct de vedere al protecției mediului**. De asemenea, rolul **tehnologiilor inovatoare** este fără îndoială central în obținerea **eficienței și atingerea obiectivelor de performanță propuse**, motiv pentru care sprijinul continuu acordat SESAR și implementarea acestora ar trebui menținute în mod ferm. Pentru ca transportul aerian european să se mențină la un nivel competitiv și să fie un lider mondial, continuarea **activității de cercetare** ar trebui încurajată și sprijinită în mod constant de statele membre și de UE.

În acest scop, raportarea **invită toate statele membre să își mențină angajamentele** în favoarea cerului unic european și să acționeze în direcția finalizării cu succes a acestuia și a realizării de performanțe viitoare. De aceea, rolul finanțării publice ar trebui recunoscut și nu exclus, în special în perspectiva implementării planului general pentru ATM, care este

indispensabil și care va necesita rapid resurse considerabile.

Raportoarea crede în aportul constructiv și angajamentul tuturor părților interesate din sectorul european, a căror performanță îmbunătățită depinde în mare măsură de realizarea cerului unic european. Prin urmare, raportarea sprijină rolul **spirit** acordat sectorului în propunerea Comisiei și solicită **realizarea de consultări în cadrul sectorului** în toate etapele de planificare, de luare a deciziilor și de execuție a cerului unic european.

În plus, având în vedere implicarea într-o mai mare măsură a sectorului în ATM, este esențial **să se identifice în mod clar** care din **funcțiile ATM** reprezintă **responsabilitatea** autorităților de reglementare ale Comunității și care țin de responsabilitatea sectorului, acesta din urmă fiind informat în mod detaliat în legătură cu rolul și sarcinile care îi revin.

În ceea ce privește elaborarea și furnizarea serviciilor în domeniile comunicării, navigației, supravegherii, meteorologiei, informării aeronautice, precum și formării, se consideră că **siguranța sporită** împreună cu rentabilitatea și o mai bună calitate **ar trebui să constituie, în ultimă instanță, principiul director** și nu presupunerea lipsită de bază practică potrivit căreia liberalizarea va soluționa aceste aspecte.

În final, raportarea se arată favorabilă **acordării unui rol mai important AESA** și consideră că noile dispoziții ale cerului unic european trebuie să se îndrepte într-o direcție judicioasă prin conferirea unei importanțe reale și prin utilizarea adecvată a agenției comunitare existente, cea mai în măsură să raționalizeze activitatea generală în domeniul siguranței, dar care funcționează în prezent sub capacitate.

AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, să includă în raportul său următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament – act de modificare Considerentul 12

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(12) Ar trebui clarificat faptul că statele membre nu pot refuza să numească un furnizor de servicii de navigație aeriană pe motiv că acesta este stabilit în alt stat membru sau că este proprietatea unor resortisanți ai statului membru respectiv.

eliminat

Justificare

Această completare este în contradicție atât cu articolul 87d din Constituția germană, cât și cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul SES 550/2004 (cerul unic european). Conform acestuia, statele membre dispun de competențe discreționare în alegerea unui prestator de servicii. Prin noua formulare a articolului 8 alineatul (1) această competență este mult redusă. Astfel se introduce un element de concurență referitor la numirea furnizorilor de servicii în transportul aerian, care, conform celui de al cincilea considerent din regulament, nu ar trebui să se aplice.

Amendamentul 2

Propunere de regulament – act de modificare Articolul 1 – punctul 1a (nou) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 Articolul 1 – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) La articolul 1, se inserează următorul alineat (3a):

„(3a) Aplicarea prezentului regulament și a măsurilor menționate la articolul 3

respectă o abordare ascendentă în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au dreptul și obligația de a lua inițiative cu participarea corespunzătoare, de la începutul procesului, a personalului, utilizatorilor civili și celor militari;”

Justificare

Definiție dată de partenerii sociali din cadrul ATM în raportul lor consolidat privind instituirea FAB.

Amendamentul 3

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Comisia adoptă normele de punere în aplicare în cazurile prevăzute în mod expres de prezentul regulament sau de regulamentele menționate la articolul 3 sau în cazurile în care acest lucru este necesar pentru atingerea obiectivelor stabilite în regulamentele respective.

Amendamentul

(1) ***După consultarea Organului consultativ sectorial și a Comitetului de dialog sectorial***, Comisia adoptă normele de punere în aplicare în cazurile prevăzute în mod expres de prezentul regulament sau de regulamentele menționate la articolul 3 sau în cazurile în care acest lucru este necesar pentru atingerea obiectivelor stabilite în regulamentele respective.

Amendamentul 4

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 8 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Pentru elaborarea normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate pentru Eurocontrol, în care se stabilesc acțiunile care trebuie îndeplinite și calendarul acestora. În acest sens, Comisia depune toate eforturile pentru a da o

Amendamentul

(2) Pentru elaborarea normelor de punere în aplicare, Comisia poate emite mandate pentru Eurocontrol, ***după reformarea acestuia, sau pentru o altă instituție competentă și independentă***, în care se stabilesc acțiunile care trebuie îndeplinite

utilizare optimă sistemului Eurocontrol privind implicarea și consultarea tuturor părților interesate, în cazul în care acest sistem corespunde practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu vin în conflict cu obligațiile sale instituționale. Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2).

și calendarul acestora. În acest sens, Comisia depune toate eforturile pentru a da o utilizare optimă sistemului Eurocontrol privind implicarea și consultarea tuturor părților interesate, în cazul în care acest sistem corespunde practicilor Comisiei cu privire la transparență și proceduri consultative și nu vin în conflict cu obligațiile sale instituționale. Comisia hotărăște în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2).

Justificare

Este esențială reformarea organizației Eurocontrol în vederea asigurării faptului că sectorul dispune de o supraveghere și un control necesare asupra funcțiilor legate de prestarea serviciilor.

Amendamentul 5

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 7 – litera b

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 10 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

„Consultarea părților interesate vizează, în special, elaborarea și introducerea în EATMN a unor noi concepte și tehnologii și include mecanisme pentru implicarea corespunzătoare a Comitetului de dialog sectorial în cauză, înființat în temeiul Deciziei 98/500/CE a Comisiei*.”

Amendamentul

„Consultarea părților interesate vizează, în special, elaborarea și introducerea în EATMN a unor noi concepte și tehnologii. **În plus, Comisia instituie mecanisme de consultare pentru asigurarea unei participări adecvate a Comitetului de dialog sectorial în toate aspectele importante și în special în aspectele care, în implementarea cerului unic european, ar putea avea consecințe sociale.**”

Amendamentul 6

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 11 – alineatul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) Comisia asigură că, prin stabilirea unui nivel corespunzător de autonomie și responsabilitate managerială, guvernarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană este coerentă cu un sistem bazat pe performanță.

Amendamentul 7

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 11 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1) Comisia instituie un sistem de îmbunătățire a performanțelor, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea în cadrul cerului unic european. Acest sistem cuprinde în special următoarele elemente:

(1) Comisia instituie un sistem de îmbunătățire a performanțelor, ***după consultarea părților interesate menționate la articolul 10***, cu scopul de a îmbunătăți performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea în cadrul cerului unic european. Acest sistem cuprinde în special următoarele elemente:

Justificare

Înainte stabilirii schemei de performanță, trebuie precizat în mod clar în regulament principiul consultării.

Amendamentul 8

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 11 – alineatul 1 – litera f – liniuța 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- fac obiectul unei consultări cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și cu operatorii și coordonatorii de

- fac obiectul unei consultări cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian, precum și cu operatorii și coordonatorii de

aeroporturi;

aeroporturi *și organizațiile profesionale*;

Justificare

Înainte stabilirii schemei de performanță, trebuie precizat în mod clar în regulament principiul consultării.

Amendamentul 9

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 11 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Fără a aduce atingere rolului comitetului, Comisia poate autoriza Eurocontrol sau altă entitate publică competentă să acționeze în calitate de «organism de evaluare a performanțelor». Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent atunci când îndeplinește atribuțiile pe care ea i le-a încredințat.

Amendamentul

(2) Fără a aduce atingere rolului comitetului, Comisia poate autoriza Eurocontrol sau altă entitate publică competentă să acționeze în calitate de «organism de evaluare a performanțelor». Rolul organismului de evaluare a performanțelor este de a sprijini Comisia în vederea punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor menționat la alineatul (1). Comisia se asigură că organismul de evaluare a performanțelor acționează independent atunci când îndeplinește atribuțiile pe care ea i le-a încredințat, ***că sunt luate în considerare în mod adecvat diversele condiții care trebuie respectate de organizațiile de siguranță aeriană și că organismul de evaluare a performanțelor dispune de personal specializat competent. Acest lucru presupune mai ales cunoașterea corespunzătoare a procedurilor operative. Totodată, competența de decizie finală și de supraveghere revine autorităților naționale de supraveghere sau Comisiei.***

Justificare

Cu ocazia punerii în aplicare a sistemului de îmbunătățire a performanțelor, a organismului de evaluare a performanțelor, precum și a dispozițiilor privind metodele de evaluare, trebuie avute în vedere caracteristicile naționale specifice în prestarea de servicii (de ex. gradele diferite de complexitate ale spațiului aerian). În vederea unei evaluări corecte a acestor

caracteristici specifice, organismul de evaluare a performanțelor are nevoie de personal calificat pe plan operațional. Acesta din urmă nu trebuie să se transforme într-o autoritate de supraveghere, ci trebuie să se limiteze la o „funcție de evaluare” și la consilierea Comisiei, întrucât autoritatea finală revine statelor membre.

Amendamentul 10

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 1 – punctul 8

Regulamentul (CE) nr. 549/2004

Articolul 11 – alineatul 3a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Comisia garantează că organismul de evaluare a performanțelor este independent și are competențele profesionale corespunzătoare, dispunând de mecanisme de consultare și de recurs adecvate.

Amendamentul 11

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 2

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

eliminat

„Articolul 4

Cerințe legate de siguranță

Comisia, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul cadru, adoptă normele de punere în aplicare care includ dispozițiile pertinente referitoare la cerințele Eurocontrol de reglementare a siguranței (ESARR) și modificările ulterioare ale acestor cerințe, care fac parte din domeniul de aplicare al prezentului regulament, însoțite, dacă este necesar, de

adaptările și îmbunătățirile adecvate.”

Justificare

Se păstrează formularea inițială a articolului 4.

În conformitate cu propunerea Comisiei COM(2008)390, domeniul de activitate al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) ar trebui extins pentru a cuprinde ATM și reglementarea în materie de siguranță a aerodromurilor.

În consecință, AESA ar trebui să înlocuiască Unitatea de reglementare în materie de siguranță din cadrul Eurocontrol, iar ESARR vor fi înlocuite cu normele de punere în aplicare din cadrul AESA.

Pentru a garanta o tranziție fără probleme, normele de punere în aplicare ale AESA ar trebui să se bazeze, la început, pe ESARR.

Amendamentul 12

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 3a (nou)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 7 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) La articolul 7, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Autoritățile naționale de supraveghere emit certificate pentru prestatorii de servicii de navigație aeriană în cazurile în care aceștia respectă cerințele comune menționate în articolul 6. Certificatele se emit individual pentru fiecare tip de serviciu de navigație aeriană definit în articolul 2 din regulamentul cadru. Certificatele se emit individual chiar și pentru un pachet de asemenea servicii, în cazul în care un prestator de servicii de trafic aerian, oricare ar fi statutul juridic al acestuia, operează și își întreține propriile sisteme de comunicare, navigație și supraveghere. Certificatele se verifică cu regularitate.

Amendamentul 13

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 5 – litera a

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

„(1) Statele membre asigură prestarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor specifice de spațiu aerian cu privire la spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat valabil în Comunitate.

Statele membre nu refuză desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian pe motiv că sistemul lor legislativ național le impune furnizorilor de servicii de trafic aerian care prestează servicii în spațiul aerian de care sunt responsabile statele membre respective:

(a) să fie deținuți în mod direct sau majoritar de către statele membre respective sau de către resortisanți ai acestora sau

(b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statelor membre respective sau

(c) să utilizeze numai instalațiile din statele membre în cauză.”

Amendamentul

„(1) Statele membre asigură prestarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor specifice de spațiu aerian cu privire la spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat valabil în Comunitate.”

Justificare

Această completare este în contradicție atât cu articolul 87d din Constituția germană, cât și cu articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul SES 550/2004 (cerul unic european). Prin noua formulare a articolului 8 alineatul (1) această competență este mult redusă. Astfel se introduce un element de concurență referitor la numirea furnizorilor de servicii în transportul aerian, care, conform celui de al cincilea considerent din regulament, nu ar trebui să se aplice. Nu se garantează faptul că această dispoziție trebuie aplicată de toate statele membre, întrucât noua formulare a articolului 8 alineatul (1) face referire la „sistemul juridic național” corespunzător.

Amendamentul 14

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera a – subpunctul i
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

„(a) costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al prestării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare;”

Amendamentul

„(a) costul care urmează să fie distribuit între utilizatorii spațiului aerian este costul stabilit al prestării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele corespunzătoare pentru dobânzile pentru investițiile de capital și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare; **costurile stabilite se vor baza pe obiectivele de performanță stabilite în conformitate cu articolul 11 din regulamentul-cadru și contribuie la rentabilitatea furnizării de servicii de navigație aeriană în conformitate cu dispozițiile articolului 14 din prezentul regulament;**”

Justificare

Conform dispozițiilor de la articolul 11 din Regulamentul-cadru 549/2004 și celor de la articolul 14 din Regulamentul 550/2004, schema de tarifare trebuie să fie rentabilă, cu condiția îndeplinirii obiectivelor de performanță.

Amendamentul 15

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera a – subpunctul iia (nou)
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(iia) Se inserează următoarea literă (ba):
„(ba) în ceea ce privește blocurile funcționale ale spațiului aerian, taxele se stabilesc în conformitate cu criteriile de convergență referitoare la randament,

avându-se în vedere evoluția spre o taxă unică pe deplin coerentă cu planurile de afaceri regionale;”

Amendamentul 16

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera b – subpunctul iii
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

„(c) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe.”

Amendamentul

„(c) serviciile de navigație aeriană pot aduce suficiente venituri pentru a asigura o rentabilitate rezonabilă a activelor astfel încât să contribuie la finanțarea îmbunătățirii necesare a mijloacelor fixe, **cu condiția îndeplinirii obiectivelor de performanță convenite.**”

Justificare

Veniturile generate de serviciile de navigație aeriană pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor, însă acest lucru se va realiza numai dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță.

Amendamentul 17

Propunere de regulament – act de modificare
Articolul 2 – punctul 9 – litera c
Regulamentul (CE) nr. 550/2004
Articolul 15 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

(4) Comisia poate decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru, ca tarifele să fie utilizate pentru finanțarea proiectelor comune concepute pentru a sprijini diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian și/sau de furnizori de servicii de navigație aeriană cu scopul de a îmbunătăți infrastructurile colective de navigație aeriană, prestarea de servicii de

Amendamentul

eliminat

navigație aeriană și utilizarea spațiului aerian, în special a celor care ar putea fi necesare pentru punerea în aplicare a Planului general pentru ATM. Aceste decizii identifică proiectul comun și precizează, în special, calendarul pentru punerea în aplicare a acestuia, costurile care urmează să fie imputate utilizatorilor spațiului aerian și distribuirea acestora între statele membre.

Justificare

Prezentul acord încalcă principiile OACI și obiectivele stabilite de către Comisie, conform cărora tarifele se colectează de manieră obiectivă, echitabilă și transparentă. În conformitate cu principiile OACI pentru tarifele ATC, nu ar trebui solicitat utilizatorilor spațiului aerian să pre-finanteze proiecte comune în acest sens.

Amendamentul 18

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 2 – punctul 9 – litera ca (nouă)

Regulamentul (CE) nr. 550/2004

Articolul 15 – alineatul 4a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) se inserează următorul alineat (4a):

„(4a) Comisia poate revizui actualele cadre financiare europene în vederea propunerii de resurse financiare suplimentare pentru proiecte comune, îndeosebi pentru accelerarea instituirii de blocuri funcționale ale spațiului aerian și pentru sprijinirea furnizorilor de servicii de navigație aeriană și a utilizatorilor spațiului aerian în timpul punerii în aplicare a SESAR.”

Amendamentul 19

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

(1) Rețeaua de management al traficului aerian (ATM) permite utilizarea optimă a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană.

Amendamentul

(1) Rețeaua de management al traficului aerian (ATM) permite utilizarea optimă a spațiului aerian și asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza rutele pe care le preferă, **în cazul în care acest lucru este compatibil cu obligațiile de ordin operațional**, permițând, în același timp, accesul maxim la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană.

Amendamentul 20

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) funcții suplimentare pentru rețeaua ATM, astfel cum sunt definite în Planul general pentru ATM.

Amendamentul

(c) funcții suplimentare pentru rețeaua ATM, **inclusiv gestionarea fluxului**, astfel cum sunt definite în Planul general pentru ATM.

Amendamentul 21

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Sub controlul și responsabilitatea sa, Comisia poate să încredințeze Eurocontrol sarcini legate de executarea funcțiilor menționate mai sus, care nu implică adoptarea unor măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general, nici exercitarea unei puteri discreționare. Aceste sarcini se execută în mod imparțial și rentabil, luând în considerare nevoile întregii rețele ATM și cu implicarea

Amendamentul

Sub controlul și responsabilitatea sa **și având în vedere avantajul cel mai adecvat, din punct de vedere obiectiv și geografic, în conformitate cu principiul subsidiarității**, Comisia poate să încredințeze Eurocontrol, **după reformarea acestuia, sau unei alte organizații competente și independente**, sarcini legate de executarea funcțiilor menționate mai sus, care nu implică adoptarea unor măsuri

deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

obligatorii cu un domeniu de aplicare general, nici exercitarea unei puteri discreționare. Aceste sarcini se execută în mod imparțial, **transparent** și rentabil, luând în considerare nevoile întregii rețele ATM și cu implicarea deplină a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană **în structura de guvernare responsabilă pentru executarea acestor funcții.**

În elaborarea funcției de gestionare de rețea, Comisia garantează respectarea principiului separării sarcinilor regulatorii de cele operative. În acest scop se efectuează o diferențiere și o clasificare precise pentru fiecare funcție la fiecare nivel (la nivelul Uniunii Europene, al blocurilor funcționale/regionale ale spațiului aerian, la nivel național), precum și pentru responsabilitățile aferente. Funcțiile cu dimensiune europeană clasificate drept „operative” se îndeplinesc întotdeauna sub îndrumarea partenerilor din sector, iar în cazul funcțiilor clasificate drept „regulatorii” aceștia sunt consultați.

Amendamentul 22

Propunere de regulament – act de modificare

Articolul 3 – punctul 6

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 6 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

(6) Statele membre încredințează Eurocontrol managementul fluxului de trafic aerian, după cum se menționează în norma de punere în aplicare adoptată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru și în conformitate cu cerințele stabilite de Comisie în temeiul articolului 9.

Amendamentul

(6) Statele membre încredințează Eurocontrol, **după reformarea acestuia, sau unui alt organism competent și independent**, managementul fluxului de trafic aerian, după cum se menționează în norma de punere în aplicare adoptată în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul-cadru și în conformitate cu cerințele stabilite de Comisie în temeiul articolului

Justificare

Deși Eurocontrol este în măsură să efectueze managementul fluxului în prezent, situația s-ar putea schimba pe termen lung.

Amendamentul 23**Propunere de regulament – act de modificare****Articolul 3 – punctul 7**

Regulamentul (CE) nr. 551/2004

Articolul 9 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie**Amendamentul*

(7) La articolul 9 se adaugă următorul alineat (3):

eliminat

„(3) Normele de punere în aplicare includ coerența între planurile de zbor și sloturile aeroporturilor și coordonarea necesară cu regiunile adiacente.”

Justificare

Utilizarea expresiei „sloturile aeroporturilor” nu este clară în acest context. Prin aceasta se face o referire implicită la Regulamentul (CEE) nr. 95/93. În acest caz este vorba de un instrument de planificare strategică, nu de un instrument operațional (ATM). Măsurile introduse prin Regulamentul (CEE) nr. 95/93 sunt eficace și adecvate și orice reguli suplimentare de punere în aplicare nu sunt nici necesare, nici justificate.

PROCEDURĂ

Titlu	Performanțele și viabilitatea sistemului aeronautic european	
Referințe	COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD)	
Comisia competentă în fond	TRAN	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 8.7.2008	
Raportor pentru aviz Data numirii	Teresa Riera Madurell 25.8.2008	
Examinare în comisie	18.9.2008	16.10.2008
Data adoptării	2.12.2008	
Rezultatul votului final	+: 36	–: 0
	0: 0	
Membri titulari prezenți la votul final	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Pia Elda Locatelli, Eluned Morgan, Antonio Mussa, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Britta Thomsen, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean	
Membri supleanți prezenți la votul final	Alexander Alvaro, Pierre Pribetich, John Purvis, Silvia-Adriana Țicău, Vladimir Urutchev	

PROCEDURĂ

Titlu	Performanțele și viabilitatea sistemului aeronautic european		
Referințe	COM(2008)0388 – C6-0250/2008 – 2008/0127(COD)		
Data prezentării la PE	25.6.2008		
Comisia competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 8.7.2008		
Comisia (comisiile) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	ITRE 8.7.2008		
Raportor(i) Data numirii	Marian-Jean Marinescu 15.7.2008		
Examinare în comisie	10.9.2008	4.11.2008	2.12.2008
Data adoptării	8.12.2008		
Rezultatul votului final	+: -: 0:	29 1 2	
Membri titulari prezenți la votul final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Sepp Kustatscher, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Michel Teychenné, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas		
Membri supleanți prezenți la votul final	Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Eleonora Lo Curto, Corien Wortmann-Kool		
Membri supleanți [articolul 178 alineatul (2)] prezenți la votul final	Proinsias De Rossa, Giorgos Dimitrakopoulos, Jean-Paul Gauzès, Kyösti Virrankoski		
Data depunerii	20.1.2009		