



Bruxelles, 15.06.2016
C(2016) 3707 final

Signor Presidente,

la Commissione desidera ringraziare il Senato della Repubblica per il parere motivato espresso in merito alla proposta di regolamento recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 {COM(2015) 613 final}.

La proposta fa parte della strategia dell'aviazione per l'Europa, pensata per generare crescita, promuovere l'innovazione e permettere ai passeggeri di trarre vantaggio da voli più sicuri, puliti ed economici, e contribuire anche direttamente alle priorità della Commissione riguardanti occupazione e crescita, il mercato unico digitale, l'Unione dell'energia e il ruolo dell'UE come attore globale.

La proposta prepara il quadro normativo che disciplina la sicurezza aerea dell'Unione a raccogliere le sfide dei prossimi dieci o quindici anni, e pertanto semplifica e razionalizza il sistema di regolamentazione pur mantenendo livelli di sicurezza elevati; promuove processi di cooperazione nella gestione della sicurezza per migliorare la capacità di individuare i rischi per la sicurezza; colma le lacune del sistema di regolamentazione e ne migliora la coerenza; promuove l'integrazione armoniosa di nuove tecnologie nel quadro normativo, incoraggiando così l'innovazione. Da ultimo, ma non meno importante, fornisce strumenti per rendere il sistema di sicurezza aerea più efficiente.

La Commissione accoglie con favore il sostegno del Senato della Repubblica agli obiettivi della proposta e prende nota dei rilievi specifici in relazione alla certificazione dei servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale, ai droni, al trasferimento di funzioni e al ricorso agli atti delegati. Si rilevano inoltre le riserve del Senato della Repubblica circa la governance e il bilancio dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA).

La Commissione ha tenuto debito conto delle eccezioni in merito alla conformità della proposta con il principio di sussidiarietà. Il Senato della Repubblica riconosce la necessità di un'azione a livello dell'Unione per introdurre norme di sicurezza comuni per i fornitori di servizi di assistenza a terra e di gestione del piazzale. La Commissione ne deduce che il Senato della Repubblica non contesta che norme a quel livello siano, in linea di principio, giustificate in considerazione del principio di sussidiarietà. Per contro il Senato della

*Sen. Pietro GRASSO
Presidente del
Senato della Repubblica
Piazza Madama, 1
IT — 00186 ROMA*

Repubblica lamenta la mancanza di previsioni che impongano l'obbligo di certificazione dei fornitori di servizi quale condizione preliminare per iniziare le attività, come attualmente previsto dalla legislazione italiana. A tale riguardo la Commissione desidera ricordare che il principio di sussidiarietà non implica di per sé che l'azione dell'Unione introduca sempre norme più rigorose di quelle vigenti in alcuni Stati membri. Attualmente i servizi di assistenza a terra sono una causa maggiore di incidenti, in parte perché non sono disciplinati in alcuni Stati membri o perché si basano soltanto su iniziative volontarie. Se è vero che nella sua proposta la Commissione ha optato per una dichiarazione e non per una certificazione, le norme comuni proposte mirano a garantire un livello di sicurezza aerea più elevato ed uniforme in tutta l'Unione. Visti i risultati delle consultazioni e la valutazione d'impatto condotta in preparazione alla proposta, la Commissione ritiene che si tratti di un approccio adeguato che tiene conto con equilibrio delle diverse prassi degli Stati membri.


La Commissione desidera inoltre sottolineare che la capacità di un'autorità nazionale competente di sorvegliare un'organizzazione non dipende dal fatto che agisca sulla base di una dichiarazione o di una certificazione. Inoltre, ai sensi del nuovo regolamento così come proposto, la Commissione adotterebbe norme dettagliate per definire le condizioni alle quali per motivi di sicurezza possano essere vietate, limitate o subordinate a determinate condizioni le attività dei fornitori di servizi di assistenza a terra {articolo 34, paragrafo 1, lettera k), della proposta}. In materia di gestione del piazzale l'attuale normativa - regolamento (CE) n. 216/2008 - prevede già la possibilità di accettare dichiarazioni dai fornitori di servizi di gestione del piazzale.

In risposta ai quesiti di natura più tecnica espressi nel parere motivato, la Commissione desidera rimandare il Senato della Repubblica all'allegato della presente lettera.

Gli argomenti qui esposti si riferiscono alla proposta iniziale della Commissione, attualmente oggetto del processo legislativo che coinvolge il Parlamento europeo e il Consiglio nel quale il governo italiano è rappresentato.

Confidando che questi chiarimenti rispondano ai rilievi formulati nel parere, la Commissione auspica la prosecuzione del dialogo politico con il Senato della Repubblica.

Voglia gradire, signor Presidente, i sensi della nostra più alta considerazione.



Frans Timmermans
Primo Vicepresidente



Violeta Bulc
Membro della Commissione

ALLEGATO

La Commissione ha esaminato attentamente le singole eccezioni sollevate dal Senato della Repubblica nel suo parere motivato ed è lieta di fornire i seguenti chiarimenti.

Articoli da 45 a 47

La Commissione apprezza il sostegno del Senato della Repubblica all'intervento a livello europeo per regolare gli aeromobili a pilotaggio remoto ("droni") e all'estensione della competenza dell'UE agli aeromobili sotto la soglia dei 150 kg. Gli articoli da 45 a 47 della proposta mirano a stabilire i requisiti essenziali da applicarsi agli aeromobili a pilotaggio remoto a livello dell'Unione e prevedono la possibilità di imporre l'obbligo di un certificato per i piloti. Le operazioni di questa tipologia di mezzi per cui è richiesto un obbligo di certificazione sono da definirsi mediante atti delegati, come stabilito dall'articolo 47, paragrafo 1, lettera b), della proposta. Tali disposizioni condurrebbero ad avere i medesimi requisiti di certificazione in tutta l'Unione e contribuirebbero ad armonizzare i livelli di sicurezza, migliorando in tal modo la sicurezza in tutta l'Unione.

Articoli da 53 a 55

Gli articoli da 53 a 55 riguardano tutti il trasferimento di funzioni tra autorità competenti per favorire un uso migliore delle risorse nel sistema di sicurezza aerea dell'UE e incrementare la sicurezza. Per quanto riguarda l'articolo 53, il trasferimento è volontario e sono gli Stati membri a decidere se e in quale misura farne uso. Spetta allo Stato membro interessato decidere la portata della competenza da trasferire e definire i casi in cui desidera effettuare tale trasferimento. Gli articoli 53 e 54 richiedono entrambi un piano di transizione che definisca i dettagli del trasferimento e in entrambi i casi la decisione è reversibile.

Articolo 54

Ai sensi dell'articolo 54, un'organizzazione o un gruppo di organizzazioni possono scegliere l'AESA come autorità competente. La Commissione è del parere che per le organizzazioni con una struttura multinazionale tale possibilità comporti vantaggi in termini di efficienza e sicurezza grazie al coordinamento centrale della sorveglianza esercitato dall'AESA. La disposizione non prevede l'approvazione previa dello Stato membro interessato, in quanto la Commissione ritiene che un'organizzazione è in linea di principio anche libera di scegliere la propria sede principale all'interno dell'UE. La questione della consultazione preliminare di uno Stato membro è comunque all'esame del gruppo di lavoro sull'aviazione del Consiglio. Se è vero che la disposizione prevede la designazione di un'autorità competente diversa, resterebbero pur sempre valide le norme comuni in materia di sicurezza aerea. Pertanto, anche se l'applicazione dell'articolo 54 comportasse un cambiamento di competenze tra autorità competenti, ciò non costituirebbe un'elusione delle norme dell'UE che continuerebbero ad applicarsi. La Commissione prevede un'attuazione più coerente di tali norme visto che, ad esempio, varie organizzazioni facenti parte di uno stesso raggruppamento di imprese sarebbero sotto il controllo di un'unica autorità invece che di molteplici autorità. Le consultazioni svolte in vista dell'elaborazione della proposta hanno dimostrato che queste organizzazioni incontrano difficoltà proprio perché soggette a diverse autorità nazionali.

Articolo 55

Il meccanismo di sorveglianza di emergenza proposto sarebbe in pratica una misura di ultima istanza da attivarsi soltanto a seguito di contatti approfonditi tra l'AESA e lo Stato membro interessato. Il meccanismo consentirebbe alle imprese di continuare a operare con l'AESA come autorità competente, mentre lo Stato membro affronta i problemi soggiacenti di sorveglianza della sicurezza. Il trasferimento di competenze ai sensi dell'articolo 55 sarebbe limitato ai settori in cui si sono manifestate le carenze, a quanto è strettamente necessario e al periodo di tempo durante il quale il problema persiste. In pratica l'AESA sarebbe pronta nel frattempo ad assistere il più possibile lo Stato membro interessato al fine di consentire la cessazione del meccanismo di sorveglianza non appena siano state corrette le carenze di sorveglianza della sicurezza. Il trasferimento e i suoi dettagli assumerebbero la forma di una decisione di esecuzione della Commissione da adottarsi con la partecipazione degli Stati membri.

Articolo 57

Il progetto dell'articolo 126, paragrafo 4, prevede che gli Stati membri denuncino o adeguino gli accordi bilaterali esistenti conclusi con paesi terzi nelle materie disciplinate dal regolamento quanto prima dopo la sua entrata in vigore e in ogni caso entro tre anni da questa data. In considerazione dell'obiettivo di creare un sistema comune per la sicurezza aerea, la Commissione ritiene che gli accordi bilaterali di sicurezza aerea stipulati tra i singoli Stati membri e i paesi terzi debbano idealmente concludersi entro il termine del periodo di transizione di cui sopra. In assenza di un accordo internazionale tra l'UE e un paese terzo e al fine di evitare eventuali lacune del quadro giuridico, sono previsti gli atti delegati di cui all'articolo 57, lettera b), che andrebbero a definire le condizioni alle quali possano essere accettati i certificati rilasciati da paesi terzi o possano fungere da base per il rilascio di un certificato UE. Questo stesso meccanismo permetterebbe di accettare i certificati di paesi terzi attualmente riconosciuti nell'ambito di accordi nazionali bilaterali di sicurezza.

Articolo 85 e seguenti

La Commissione interpreta le osservazioni del Senato della Repubblica come riferite all'introduzione di un comitato esecutivo ai sensi dell'articolo 90 della proposta. Secondo la dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate dell'UE, la creazione di tale comitato può essere contemplata ove ciò sembri atto a migliorare l'efficienza. Per quanto riguarda l'AESA, il comitato esecutivo assiste il consiglio di amministrazione e il direttore esecutivo nell'espletamento delle loro funzioni. Nel preparare le decisioni del consiglio di amministrazione, il comitato esecutivo ne alleggerirebbe il carico di lavoro permettendogli di concentrarsi su questioni strategiche. Allo stesso modo il comitato esecutivo assisterebbe il direttore esecutivo nell'attuazione delle decisioni del consiglio di amministrazione. In virtù delle dimensioni ridotte e delle funzioni specifiche connesse a questioni amministrative e di bilancio, il comitato esecutivo contribuirebbe pertanto all'efficienza e all'efficacia dell'attività dell'AESA. Non avrebbe potere decisionale, salvo in casi di urgenza, e le sue decisioni sarebbero di natura provvisoria, da confermarsi alla prima riunione del consiglio di amministrazione. Il rappresentante della Commissione apporterebbe consulenza

amministrativa e di bilancio all'operato del comitato esecutivo e spetterà al consiglio di amministrazione adottarne il regolamento interno dettagliato.

Articolo 109

In conformità al testo proposto dalla Commissione, le entrate dell'AESA comprenderebbero, tra l'altro, sovvenzioni e tariffe di rotta. La ricezione delle sovvenzioni è già prassi corrente e deve figurare nell'atto di base. Le sovvenzioni riguardano solo attività non coperte dal contributo annuale dell'UE, evitando così il rischio di un doppio finanziamento dell'AESA.

Per quanto riguarda le tariffe di rotta, la proposta della Commissione mira a reintrodurre il principio secondo cui "l'utente paga" che era applicato ai compiti di autorità relativi alla gestione del traffico aereo e ai servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) prima del loro trasferimento da Eurocontrol all'AESA. Nonostante il trasferimento la base di calcolo del sistema di tariffazione comune per le tariffe di rotta di Eurocontrol non è stata modificata. Oggi l'AESA finanzia queste attività anche attraverso il contributo annuale dell'UE, per esempio con i proventi fiscali, e quindi gli Stati membri pagano due volte. La Commissione propone che l'AESA possa ricevere una parte delle tariffe di rotta riscosse presso gli utenti dello spazio aereo per finanziare le proprie attività di autorità ATM/ANS. Perché gli utenti dello spazio aereo paghino una volta sola, andrebbe ridotto di conseguenza l'importo attribuito a Eurocontrol nel quadro del sistema delle tariffe di rotta. Allo stesso modo si potrebbe ridurre il contributo annuale dell'UE all'EASA, a riflettere il finanziamento dei compiti di autorità ATM/ANS che ricaverebbe dalle tariffe di rotta.

Articolo 117

In ordine ai rilievi sull'uso degli atti delegati, la Commissione ha posto la massima attenzione a garantire che tutti gli elementi essenziali dell'ambito interessato debbano essere adottati attraverso una procedura legislativa e quindi in piena conformità con i principi democratici alla base dei trattati.

Utilizzati correttamente, i poteri delegati e di esecuzione sono uno strumento integrante della strategia che mira a legiferare meglio in quanto contribuiscono a una normativa semplice ed aggiornata e a una sua applicazione efficiente e tempestiva.

La proposta suggerisce il conferimento di poteri delegati solo se necessario al fine di consentire l'adozione di norme tecniche con dettagli relativi alle disposizioni del regolamento. Queste ultime disposizioni potrebbero pertanto rimanere relativamente semplici e stabili. Un esempio di poteri delegati riguarda le condizioni per stabilire la base di certificazione di omologazione del tipo applicabile a un prodotto. In conformità al recente accordo interistituzionale "Legiferare meglio" e al fine di rafforzare la trasparenza e la consultazione, la Commissione si è impegnata ad avvalersi, prima dell'adozione degli atti delegati, di tutte le competenze necessarie, anche attraverso la consultazione degli esperti degli Stati membri.

Articolo 124

In linea con la buona prassi legislativa, la proposta di regolamento prevede modifiche di altri atti solo se conseguenti a altre nuove norme del regolamento. Di conseguenza le modifiche del regolamento (UE) n. 996/2010 che eccedono l'ambito di applicazione previsto del progetto di regolamento in quanto vi includono tutti gli aeromobili a pilotaggio remoto dovranno essere oggetto di una proposta e di una procedura distinte e corrispondenti. Ciò vale in particolare per la proposta formulata dal Senato della Repubblica di disporre l'archiviazione di un'indagine di sicurezza in corso ove le conclusioni non apportino alcun valore aggiunto ad un'efficace azione di prevenzione. Eventualmente tale prescrizione andrebbe contemplata come modifica a parte del regolamento (UE) n. 996/2010, di cui è per altro in corso una valutazione; le modifiche proposte dal Senato della Repubblica potrebbero essere prese in considerazione in tale contesto.