

Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός: Νέοι κανόνες για τα δρομολόγια, τις καθυστερήσεις πτήσεων και τις εκπομπές CO2

2024/03/08 07:03 στην κατηγορία ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ

Η Προεδρία του Συμβουλίου και οι διαπραγματευτές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κατέληξαν σε προσωρινή συμφωνία σχετικά με τη μεταρρύθμιση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (Single European Sky).

Στόχος της μεταρρύθμισης είναι η βελτίωση των επιδόσεων, της οργάνωσης και της διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την αύξηση της χωρητικότητας, τη μείωση του κόστους και την ενίσχυση της προσαρμοστικότητας του συστήματος, ενώ παράλληλα επιδιώκεται η μείωση του αντικτύπου των αεροπορικών μεταφορών στο περιβάλλον και το κλίμα.

Η νομοθετική δέσμη συνίσταται σε μια τροποποιημένη πρόταση για την αναδιατύπωση του κανονισμού σχετικά με τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (**SES 2+**) και μια πρόταση κανονισμού για την τροποποίηση του βασικού κανονισμού του Οργανισμού της ΕΕ για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (**EASA**).

Κύριοι στόχοι της μεταρρύθμισης

Η προσωρινή συμφωνία διατηρεί τους **βασικούς στόχους** του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού: η μεταρρύθμιση πρέπει να ανταποκριθεί στις ανάγκες χωρητικότητας και να συμβάλει στη μείωση του κλιματικού και περιβαλλοντικού αποτυπώματος, ενώ παράλληλα να είναι οικονομικά αποδοτική. Αναμένεται επίσης να συμβάλει στη ρύθμιση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών.

Οι νέοι κανόνες ανοίγουν τον δρόμο για τη βελτίωση των κλιματικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων στη διαχείριση του εναέριου χώρου, ιδίως μέσω της επέκτασης των δεσμευτικών στόχων για τις τερματικές υπηρεσίες στον τομέα του περιβάλλοντος και του κλίματος και της διαφοροποίησης των τελών με σκοπό την παροχή κινήτρων για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων από τους χρήστες του εναέριου χώρου.

Συγκροτείται ανεξάρτητο, μόνιμο και επαγγελματικό συμβούλιο επανεξέτασης των

επιδόσεων, το οποίο θα συμβουλεύει την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των συστημάτων επιδόσεων και χρέωσης.

Βασικά στοιχεία της προσωρινής συμφωνίας

Τα κύρια στοιχεία της προσωρινής συμφωνίας μεταξύ των συννομοθετών μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

Το κράτος μέλος ορίζει εθνική εποπτική αρχή για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με οικονομικές απαιτήσεις, όπως η χρηματοοικονομική βιωσιμότητα και η οργανωτική δομή, σε συνεργασία με την εθνική αρμόδια αρχή που είναι υπεύθυνη για την πιστοποίηση **των παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας**.

Οι **πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας** και η εθνική εποπτική αρχή μπορούν να συμμετέχουν στον ίδιο οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι είναι λειτουργικά διαχωρισμένοι και πληρούν τις απαιτήσεις ανεξαρτησίας.

Τα κράτη-μέλη θα έχουν επίσης τη δυνατότητα να συγχωνεύσουν τα καθήκοντα **οικονομικής εποπτείας και εποπτείας της ασφάλειας** στην ίδια διοικητική οντότητα. Αυτή η λύση μειώνει τη γραφειοκρατία και προσαρμόζεται στα ισχύοντα οργανωτικά μοντέλα.

Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να επιτρέψουν το άνοιγμα ορισμένων υπηρεσιών αεροναυτιλίας υπό **όρους αγοράς**.

Οι εθνικές εποπτικές αρχές και η Επιτροπή θα αξιολογούν από κοινού τις επιδόσεις των υπηρεσιών αεροναυτιλίας, σύμφωνα με τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας. Η Επιτροπή επικουρείται στη διαδικασία αυτή από **συμβούλιο επανεξέτασης των επιδόσεων**, το οποίο έχει συμβουλευτικό ρόλο. Το συμβούλιο επανεξέτασης των επιδόσεων θεσπίζεται ως **σταθερή και μόνιμη οντότητα** και θα χρηματοδοτείται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ.

Θα θεσπισθεί υποχρεωτική διαφοροποίηση των τελών κατά τη διαδρομή για να ενθαρρυνθούν οι χρήστες του εναέριου χώρου να υποστηρίξουν βελτιώσεις των κλιματικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων, όπως η χρήση των πλέον αποδοτικών ως προς τα καύσιμα διαθέσιμων διαδρομών ή η αυξημένη χρήση εναλλακτικών καθαρών τεχνολογιών πρόωσης, αφού διαπιστωθεί βάσει ανάλυσης κόστους-ωφελείας ότι μια τέτοια διαφοροποίηση είναι εφικτή και προσφέρει προστιθέμενη αξία.

Η προσωρινή συμφωνία ενισχύει επίσης την **οπτική του δικτύου** με την προσθήκη νέων λειτουργιών δικτύου και αναθέτοντας στον νυν διαχειριστή δικτύου, **Eurocontrol**, πρόσθετα, σαφώς καθορισμένα καθήκοντα, ώστε να μπορεί να έχει

καλύτερη συμβολή στη βιώσιμη και αποδοτική χρήση του εναέριου χώρου.

Επόμενα βήματα

Η προσωρινή συμφωνία θα πρέπει τώρα να εγκριθεί από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Από την πλευρά του Συμβουλίου, η βελγική Προεδρία προτίθεται να υποβάλει το κείμενο στους αντιπροσώπους των κρατών μελών (EMA) προς έγκριση το συντομότερο δυνατόν.

Μόλις εγκριθούν, τα σχέδια νομοθετικών πράξεων θα υποβληθούν σε αναθεώρηση από τους γλωσσομαθείς νομικούς προτού εκδοθούν και τυπικά από τους συννομοθέτες, δημοσιευθούν στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ και τεθούν σε ισχύ 20 ημέρες μετά τη δημοσίευσή τους.

Το ιστορικό

Η Κομισιόν δρομολόγησε την πρωτοβουλία για τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό το 1999 με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων στη διαχείριση εναέριας κυκλοφορίας και στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας μέσω της καλύτερης ενοποίησης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου.

Η τελευταία σημαντική νομοθετική πρωτοβουλία στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, SES 2, ολοκληρώθηκε το 2009. Μια ενδιάμεση επικαιροποίηση των κανόνων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, αποκαλούμενη SES 2+, προτάθηκε από την Επιτροπή το 2013, αλλά εν τέλει δεν ολοκληρώθηκε.

Η Επιτροπή επικαιροποίησε την πρόταση του 2013 σχετικά με τον SES 2+ με την υποβολή δύο νομοθετικών προτάσεων τον Σεπτέμβριο του 2020: μια τροποποιημένη πρόταση για τον SES 2+ (αναδιατύπωση) για τον καθορισμό του συνολικού συστήματος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και την πρόταση για την τροποποίηση του βασικού κανονισμού του EASA για την ανάθεση στον EASA του ρόλου του φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων.