

Bruxelles, 7.12.2015
SWD(2015) 263 final

PART 1/2

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

che accompagna il documento

Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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 del Parlamento europeo e del Consiglio

{ COM(2015) 613 final }

{ SWD(2015) 262 final }

Scheda di sintesi

Valutazione d'impatto di un'iniziativa politica sulla sicurezza aerea e di una possibile revisione del regolamento (CE) n. 216/2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea

A. Necessità di agire

Per quale motivo? Qual è il problema affrontato?

La presente iniziativa è un riesame generale del sistema europeo di sicurezza aerea e del regolamento (CE) n. 216/2008, che è il regolamento quadro dell'UE per la sicurezza aerea. Il problema comprende quattro componenti: 1) sicurezza – sebbene l'attuale sistema sia finora riuscito ad assicurare un livello elevato di sicurezza, potrebbe non essere sufficiente a garantire una progressiva riduzione del tasso di incidenti proporzionale all'aumento del traffico (pari al 50 % nei prossimi 20 anni); 2) eccessiva regolamentazione – il sistema normativo è oneroso e crea costi eccessivi; 3) nuovi sviluppi del mercato – il mercato e le tecnologie dell'aviazione hanno reso obsoleto il quadro normativo (nuovi modelli di business, nuove tecnologie) nell'ultimo decennio; 4) sorveglianza – esistono differenze significative in termini di capacità degli Stati membri di attuare efficacemente la normativa in materia di sicurezza aerea. Ciò è dovuto alle carenze di risorse e al loro uso non efficiente, alle lacune e alle incoerenze del sistema normativo e a una regolamentazione prevalentemente prescrittiva che non tiene conto delle specificità. I problemi riguardano tutti gli attori del sistema di sicurezza aerea e, indirettamente, i viaggiatori.

Qual è l'obiettivo di questa iniziativa?

L'obiettivo dell'iniziativa è migliorare le prestazioni del sistema aeronautico europeo in termini di sicurezza, intesa anche come *security*, competitività e protezione dell'ambiente. Essa si inserisce inoltre nel contesto della nuova strategia in materia di aviazione e delle priorità della Commissione Juncker per quanto concerne lo snellimento della burocrazia, la semplificazione delle procedure e la promozione della crescita economica e dell'innovazione tramite approcci normativi moderni, ad esempio la regolamentazione basata sui rischi e sulle prestazioni. Gli obiettivi specifici dell'iniziativa sono i seguenti: 1) eliminare le prescrizioni non necessarie e garantire che la regolamentazione sia proporzionata ai rischi; 2) assicurare un'integrazione efficiente e una sorveglianza efficace delle nuove tecnologie e degli sviluppi del mercato; 3) dare vita a un processo di cooperazione nella gestione della sicurezza tra l'Unione e gli SM per individuare e mitigare insieme i rischi; 4) colmare le lacune del sistema normativo e garantirne la coerenza; 5) creare un sistema di messa in comune e condivisione delle risorse tra gli SM e l'AESA.

Qual è il valore aggiunto dell'azione a livello dell'UE?

Il trasporto aereo ha in larga misura un carattere transnazionale e quindi, per sua stessa natura, esige un approccio normativo a livello dell'UE. Gli SM sono generalmente consci della necessità di regole comuni nel settore della sicurezza aerea al fine di raggiungere un livello elevato di sicurezza. Una legislazione comune elimina la necessità di coordinare fra loro i sistemi normativi degli Stati membri, contribuendo così ad aumentare la sicurezza. Un sistema di sicurezza comune europeo, diretto dall'AESA quale soggetto con competenze di regolamentazione e di esecuzione, può essere promosso nel modo più efficace solo a livello dell'UE. Analogamente, da un unico sistema europeo di sicurezza aerea deriverà una maggiore efficienza grazie alla riduzione della frammentazione e dei costi a essa collegati.

B. Soluzioni

Quali opzioni strategiche (OS), di carattere legislativo e di altro tipo, sono state prese in considerazione? È stata preferita un'opzione? Per quale motivo?

La presente iniziativa riguarda la revisione del regolamento (CE) n. 216/2008, e ha dunque carattere legislativo. Sono state elaborate opzioni strategiche in tre settori (se si esclude lo scenario di base; l'opzione preferita è in corsivo):

1. Gestione e risorse:

1.2 Rafforzamento della cooperazione con il sistema attuale

1.3(a) Sistema comune di sorveglianza con trasferimento volontario di competenze

1.3(b) *Sistema comune di sorveglianza con trasferimento volontario di competenze + meccanismo di sorveglianza di emergenza*

1.4 Un'unica autorità dell'UE per la sicurezza aerea

2. Proporzionalità e prestazioni di sicurezza:

2.2 *Strumenti per un sistema di sicurezza proporzionato e basato sulle prestazioni*

2.3 Sistema normativo su due livelli: uno prescrittivo e uno basato sulle prestazioni

2.4 Transizione verso un sistema normativo completamente basato sulle prestazioni

3.1. Lacune e incoerenze – assistenza a terra

3.1(B) *Standard di settore/Nessuna certificazione*

3.1(C) Norme di attuazione/Certificazione

3.2. Lacune e incoerenze – security:

3.2(B) Quadro giuridico solo per gli aspetti della progettazione relativi alla security

3.2(C) *Approccio coordinato alle questioni relative alla sicurezza, intesa anche come security*

3.3. Lacune e incoerenze – ambiente

3.3(B) *Requisiti essenziali dell'UE per la protezione dell'ambiente in rapporto ai prodotti aeronautici*

Lo scenario preferito coniuga opzioni che prevedono un intervento limitato dell'UE e includono elementi volontari.

Quali sono i sostenitori delle varie opzioni?

Gestione e qualità delle risorse: sostegno da parte degli SM e del settore alla condivisione delle risorse su base volontaria [OS 1.2 e 1.3(a)]. OS 1.3(b) e 1.4: possibile opposizione da parte degli SM a causa degli elementi obbligatori.

Proporzionalità e prestazioni di sicurezza: OS 2.2 sostegno da parte degli SM e del settore; OS 2.3 sostegno del settore, ma probabile opposizione degli SM a causa dell'amministrazione complessa; OS 2.4 sostegno minimo da parte degli SM e del settore.

Assistenza a terra: sostegno generale degli SM e del settore, ad eccezione delle compagnie aeree.

Security: OS 3.2(C) l'ampliamento del mandato dell'AESA potrebbe incontrare l'opposizione degli SM e del settore.

Ambiente: OS 3.3(B) il cambiamento interessa solo l'attuazione, non la portata, e pertanto non è controverso.

C. Impatto dell'opzione preferita

Quali sono i vantaggi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?

Per quanto riguarda il mercato interno, vi saranno impatti positivi sulla parità di condizioni grazie a una sorveglianza più uniforme e a maggiori possibilità di dimostrare la conformità, compreso un maggiore ricorso agli standard di settore. I costi di conformità per le imprese saranno ridotti grazie alla sorveglianza basata sui rischi, nonché a una regolamentazione e a procedure più proporzionate (ad esempio procedure di leasing semplificate per le compagnie aeree e procedure di certificazione semplificate per gli aeromobili leggeri). L'innovazione sarà stimolata attraverso una regolamentazione più proporzionata e basata sulle prestazioni. In termini di impatti sociali, ci si attende che la promozione dell'innovazione si traduca in nuovi posti di lavoro sul mercato. Si prevede un aumento della sicurezza aerea grazie a una migliore sorveglianza in tutta l'UE, a un processo collaborativo europeo di gestione della sicurezza e alla riduzione delle lacune nel campo della sicurezza per l'assistenza a terra e la security. Gli impatti sull'ambiente saranno marginali ma positivi.

Gli impatti possono essere quantificati solo in misura limitata, perché le opzioni mirano a stabilire un quadro normativo il cui impatto potrà essere quantificato solo quando sarà tradotto in misure concrete (ad esempio, norme di attuazione) o perché le misure hanno carattere volontario e l'impatto dipenderà dalla loro adozione.

Quali sono i costi dell'opzione preferita (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?

Per quanto riguarda i costi per le imprese e le amministrazioni nazionali, si vedano le due sezioni seguenti. A livello dell'UE, lo sviluppo dell'accademia virtuale, il repertorio centrale dei certificati, il pool di esperti e il sostegno alla regolamentazione/alle ispezioni per l'assistenza a terra, la security e l'ambiente richiederanno sforzi supplementari dell'AESA cui si potrà in parte far fronte con le risorse esistenti o tramite i diritti e gli onorari. Il trasferimento di una parte limitata delle tariffe di rotta da Eurocontrol all'AESA potrebbe rendere disponibili risorse all'AESA che potrebbero dunque essere utilizzate per le altre misure. Non vi sono impatti negativi di rilievo a livello sociale o ambientale.

Quale sarà l'incidenza sulle imprese, comprese PMI e microimprese?

Impatti positivi per le aziende deriveranno da un sistema normativo più proporzionato e basato sulle prestazioni, da una maggiore flessibilità nei mezzi per adempiere alle prescrizioni, da un maggiore ricorso agli

standard di settore, da procedure di certificazione semplificate per gli aeromobili leggeri e dunque da costi di conformità minori. Le nuove tecnologie possono essere introdotte più facilmente. Le PMI potrebbero non trarre dalla regolamentazione basata sulle prestazioni lo stesso beneficio delle aziende di maggiori dimensioni, ma trarranno maggiore vantaggio dal passaggio alla sorveglianza basata sui rischi, che elimina i controlli non necessari. Le compagnie aeree trarranno vantaggio dalla semplificazione delle procedure di leasing e dalla possibilità di unificare i certificati di cui una stessa azienda è titolare in vari Stati membri. Il costo del finanziamento delle misure relative alla messa in comune o alla condivisione delle risorse sarà sostenuto dal settore sulla base del principio "chi usa paga"; ciò potrebbe avere un impatto sulle aziende degli Stati membri in cui la sorveglianza è attualmente finanziata dalla fiscalità generale.

L'impatto sui bilanci nazionali e sulle amministrazioni sarà importante?

Per quanto riguarda i costi di attuazione, gli Stati membri che non hanno ancora introdotto programmi nazionali di sicurezza saranno tenuti a farlo. Ulteriori costi derivano dalla necessità di formazione supplementare. Alcuni Stati membri dovranno sviluppare competenze in materia di cibersicurezza e assistenza a terra. La maggior parte delle misure proposte sarà tuttavia applicata su base volontaria e verrebbe attivata da uno Stato membro principalmente sulla base di un'analisi dei costi/benefici positiva. Dopo alcuni costi iniziali di avvio e formazione, nel medio e lungo periodo si prevedono impatti positivi sulle risorse delle amministrazioni nazionali dell'aviazione, grazie a miglioramenti dell'efficienza resi possibili dalla messa in comune e dalla condivisione delle risorse e dal passaggio a una sorveglianza più mirata e basata sui rischi. La messa in comune e la condivisione delle risorse saranno finanziate da diritti e onorari in base al principio "chi usa paga". Le opzioni preferite in materia di assistenza a terra e security non prevedono nuovi obblighi di certificazione, pertanto non si prevedono costi di sorveglianza significativi per gli Stati membri.

Sono previsti altri impatti significativi?

La creazione di un sistema normativo che favorisce l'introduzione di nuove tecnologie e libera risorse attraverso procedure amministrative più proporzionate avrà un impatto positivo sulla competitività dei costruttori e delle compagnie aeree e, in ultima analisi, sull'occupazione e sulla crescita. Analogamente, il mantenimento o il miglioramento dei risultati europei sul piano della sicurezza, grazie a processi collaborativi di gestione della sicurezza, alla sorveglianza basata sui rischi e alla riduzione delle lacune nel campo della sicurezza a livello di regolamentazione, contribuirà alla tutela dei viaggiatori ma anche alla competitività (internazionale).

D. Follow-up

Quando saranno riesaminate le misure proposte?

L'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008 è soggetta ogni 5 anni, a norma del regolamento stesso, a una valutazione obbligatoria nota anche come "valutazione di cui all'articolo 62".