

Brusel 27. května 2021
(OR. en)

9162/21

Interinstitucionální spisy:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Č. dok. Komise:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění) Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2018/1139, pokud jde o působení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví jako orgánu pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe – obecný přístup

1. ÚVOD

1. Dne 22. září 2020 Komise předložila Evropskému parlamentu a Radě pozměněný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe¹, a to za využití metody přepracování (dále jen „pozměněný návrh přepracovaného znění“), jakož i návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2018/1139, pokud jde o působení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví jako orgánu pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe² (dále jen „návrh o EASA“).

¹ Dokumenty ST 10840/21 + ADD 1.

² Dokumenty ST 10841/21 + COR 1.

2. Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je zlepšit celkovou účinnost organizace a řízení evropského vzdušného prostoru zreformováním odvětví poskytování letových navigačních služeb. Hlavním důvodem Komise pro předložení přezkumu je s ohledem na zkušenosti aktualizovat a přepracovat stávající právní předpisy týkající se jednotného evropského nebe.
3. Komise přijala původní návrh přepracovaného znění k provádění jednotného evropského nebe v roce 2013³. Zatímco původní cíle a zásady tohoto návrhu zůstávají stejné, pozměněný návrh přepracovaného znění se zejména zaměřuje na urychlení přizpůsobení letových navigačních služeb s ohledem na tyto zásady a cíle.
4. Jedním z prvků změn navržených v této souvislosti je zřízení stálé funkce orgánu pro kontrolu výkonnosti (PRB), kterou má vykonávat Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“). Opatření nezbytná pro tyto účely vyžadovala provedení několika změn nařízení (EU) 2018/1139.

2. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

5. Evropský parlament jmenoval během svého 7. volebního období Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) jako výbor příslušný pro návrh přepracovaného znění o provádění jednotného evropského nebe a zpravodajem byl jmenován pan Marian-Jean Marinescu (PPE, RO). Evropský parlament přijal k tomuto návrhu postoj v prvním čtení. V návaznosti na pozměněný návrh přepracovaného znění předložený Komisí Evropský parlament návrh opět projednává ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch, a to v rámci příprav na jednání s Radou. Během 9. volebního období byl pro tento návrh do funkce zpravodaje opět potvrzen pan Marian-Jean Marinescu. Evropský parlament plánuje přijmout aktualizovaný postoj v prvním čtení dne 17. června 2021.
6. Pro návrh o EASA byl naproti tomu během 9. volebního období Evropského parlamentu jmenován jako zpravodaj pan Bogusław Liberadzki (SD, PL). Evropský parlament tento návrh projednává ve Výboru pro dopravu a cestovní ruch a očekává se, že v nadcházejících měsících přijme svůj postoj v prvním čtení.

³ Dokument ST 11501/2013.

7. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal své stanovisko k oběma návrhům dne 2. prosince 2020, zatímco Evropský výbor regionů se rozhodl stanovisko nevydávat.
8. Španělský parlament, maltský parlament a Senát Italské republiky přijaly ohledně pozměněného návrhu přepracovaného znění stanoviska k uplatňování zásad subsidiarity a proporcionality.
9. Senát Italské republiky a španělský parlament předložily stanovisko k uplatňování zásady subsidiarity, pokud jde o návrh o EASA.

3. ČINNOST V RÁMCI RADY

10. Pracovní skupina pro leteckou dopravu zahájila prostřednictvím neformálních videokonferencí svých členů práci na obou návrzích v říjnu 2020, a to obecnou prezentací těchto návrhů. Tyto návrhy byly od té doby trvale na pořadu jednání, a to celkem 23krát.
11. Členové Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) uspořádali na své videokonferenci dne 8. prosince 2020 včasnou politickou rozpravu s cílem poskytnout informace pro následující jednání v přípravných orgánech⁴.
12. K návrhům nebylo připojeno posouzení dopadů. Komise se domnívá, že posouzení dopadů provedené v roce 2013 pro původní návrh přepracovaného znění je stále platné a bylo doplněno o pracovní dokument útvarů Komise⁵. Delegáti vyjádřili obavy ohledně nedostatečného odůvodnění a analýzy nákladů a přínosů u řady nových opatření navržených Komisí, zejména pokud jde o zřízení orgánu pro kontrolu výkonnosti (PRB), společnou jednotkovou sazbu poplatků a povinnou modulaci poplatků na úrovni EU.

⁴ Dokument ST 12611/20.

⁵ Dokument ST 11020/20.

13. Pokud jde o pozměněný návrh přepracovaného znění, členové Pracovní skupiny pro leteckou dopravu plně podporují celkové cíle jednotného evropského nebe. Delegáti však vyjádřili pochybnosti ohledně přiměřenosti a účinnosti některých navrhovaných změn a jejich souladu se svrchovanými právy a odpovědnostmi členských států nad jejich vzdušným prostorem. Členové Pracovní skupiny pro leteckou dopravu se zabývali řadou otázek týkajících se návrhu Komise a vypracovali tato alternativní řešení:

- Vnitrostátní dozorové orgány musí být nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb a současně ponechat členským státům flexibilitu při organizaci funkcí hospodářského dohledu a dohledu nad provozní bezpečností ve stejném správním subjektu.
- Poskytování letových navigačních služeb v rámci EU je podmíněno získáním jedinečného osvědčení, včetně požadavků na finanční odpovědnost a pojištění, které byly zahrnuty do návrhu nařízení o EASA.
- Poskytovatelé letových provozních služeb mohou za tržních podmínek obstarávat letové navigační služby, jako jsou komunikační, navigační a přehledové služby, letecké informační služby, letové meteorologické služby, jakož i služby údajů o ATM, a letiště mohou za tržních podmínek obstarávat letištní a přibližovací služby.
- Za proces plánování výkonnosti jsou i nadále odpovědné členské státy, zatímco Komise ověřuje soulad plánů výkonnosti s výkonnostními cíli pro celou EU.
- Poplatky jsou stanoveny v souladu se zásadami organizace EUROCONTROL a aby se zabránilo dopadům na vnitrostátní rozpočty, zůstávají náklady na dohled v rámci systému poplatků způsobilé. Členské státy stanoví jednotkové sazby po ověření Komisí.
- Ekologický přínos povinné modulace poplatků na evropské úrovni nebyl prokázán a vyvolává řadu právních, hospodářských a technických otázek zásadního významu, zejména pokud jde o přerozdělování výnosů v rámci EU a dopad na hospodářskou soutěž ve vztahu k poskytovatelům letových navigačních služeb ze třetích zemí. Vzhledem k tomu, že členské státy mohou provádět modulaci poplatků, je k provedení takové modulace na úrovni EU nezbytná studie proveditelnosti.

14. Pokud jde o návrh o EASA, valná většina delegací již na samém počátku velmi jasně uvedla, že pokud jde o orgán pro kontrolu výkonnosti, dávají přednost zachování jeho poradní úlohy, a nikoli v rámci struktur EASA. To vedlo ke značným změnám tohoto návrhu. Předsednictví dále též osvědčení ekonomické způsobilosti, navržené Komisí v pozměněném přepracovaném návrhu, změnilo na soubor ekonomických požadavků obsažených v návrhu pozměněného základního nařízení o EASA.
15. Dne 5. května 2021 poskytl Výbor stálých zástupců další pokyny ke čtyřem nevyřešeným otázkám týkajícím se zejména liberalizace některých letových navigačních služeb a úlohy orgánu pro kontrolu výkonnosti (PRB)⁶:
- Zadávání veřejných zakázek za tržních podmínek na některé letové navigační služby a letištní a přibližovací služby nadále podléhá povolení členských států.
 - Poskytovatelé letových navigačních služeb, kteří za tržních podmínek soutěží o poskytování letových navigačních služeb nebo letištních a přibližovacích služeb nebo se do nich zapojují, nemusí činnosti související s těmito službami svěřovat nezávisle provozovanému hospodářskému subjektu. Musí však zajistit oddělení a transparentnost účtů.
 - Poskytovatelé letových navigačních služeb nebo letištních a přibližovacích služeb za tržních podmínek musí mít své hlavní místo podnikání na území členského státu a musí být z 50 % vlastněni a účinně kontrolováni členskými státy nebo státními příslušníky členských států. Byla však podpořena výjimka pro certifikované poskytovatele globálních družicových služeb, kteří již v EU působí.
 - Orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB) si ponechává svou poradní úlohu a nepřebírá regulační úlohu, jak je navrženo v pozměněném návrhu přepracovaného znění. Členské státy se také s konečnou platností nevyjádřily k subjektu, v rámci kterého by měl být zřízen, ani k tomu, zda by měl být zřízen jako nezávislý subjekt.
16. V návaznosti na tuto rozpravu se předsednictví vrátilo k přípravnému orgánu za účelem dvou dalších jednání o posledních zbývajících otázkách.

⁶ Dokumenty ST 8030/21 + ADD 1 a ADD 2.

17. Dne 26. května 2021 předložilo předsednictví Výboru stálých zástupců kompromisní znění, v němž vyřešilo poslední nevyřešené otázky:
- Pokud jde o určení poskytovatelů letových provozních služeb, je možnost členských států stanovit podmínky pro vlastnictví a kontrolu svými vlastními státními příslušníky a usazování a využívání zařízení na jejich území omezena na případy, kdy by uplatňování těchto podmínek nemělo za následek neodůvodněné omezení volného pohybu služeb nebo svobody usazování.
 - Pokud jde o požadavky, aby poskytovatelé letových navigačních služeb vybraní nebo určení na základě zadávacího řízení měli své hlavní místo podnikání na území členského státu a aby byli z 50 % vlastněni a účinně kontrolováni členskými státy nebo státními příslušníky členských států, je výjimka udělena pouze poskytovatelům globálních družicových služeb, kteří již získali osvědčení pro provoz v EU.
 - Při posuzování výkonnosti poskytovatelů letových provozních služeb by měly mít přednost bezpečnostní a environmentální aspekty.
 - Úlohy a úkoly manažera struktury vzdušného prostoru jsou jasně a vyčerpávajícím způsobem vymezeny. Manažer struktury vzdušného prostoru bude přijímat rozhodnutí prostřednictvím procesu rozhodování založeného na spolupráci, do něhož budou zapojeny příslušné zúčastněné strany. Členské státy jsou zapojeny do rozhodovacího procesu, pokud jde o rozhodnutí strategického významu nebo svrchované záležitosti. Vyjasněna je rovněž úloha Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.
18. Valná většina delegací si vzala slovo, aby vyjádřila ocenění práci předsednictví a zdůraznila křehkou rovnováhu navrhovaného kompromisního znění, v němž jsou zohledněny požadavky a postoje většiny členských států. Na základě připomínek delegací navrhlo předsednictví provést do kompromisních znění tyto dodatečné změny:
- Nový bod odůvodnění objasní, že pozměněné přepracované znění nařízení nevyžaduje certifikaci signálů poskytovaných globálním družicovým navigačním systémem (GNSS).
 - 43. bod odůvodnění bude pozměněn, aby byla zdůrazněna zejména potřeba konzultovat profesní organizace zaměstnanců.

- do článku 17 bude vložen nový odstavec 2a, který stanoví pro případ krize sítě možnost pozastavit systém sledování výkonnosti.
- Odkaz na manažera struktury vzdušného prostoru a Radu pro uspořádání struktury vzdušného prostoru pro provádění funkcí sítě bude z čl. 26 odst. 4 odstraněn.
- V čl. 10 odst. 3 písm. h), čl. 10 odst. 4, čl. 13 odst. 1, čl. 13 odst. 3 písm. c), čl. 13b odst. 2, 2a a 2b a v bodech odůvodnění 22 a 25a se zrušují odkazy na „určené poskytovatele meteorologických služeb“; Ustanovení čl. 8 odst. 5 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

19. Výbor stálých zástupců potvrdil dosažené kompromisní znění.

20. Komise si vyhrazuje možnost nezaujmout ke kompromisním návrhům postoj až do jednání s Evropským parlamentem.

4. ZÁVĚRY

21. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Rada vyzývá, aby na svém zasedání dne 3. června 2021 posoudila znění uvedené v dokumentech 9162/21 ADD 1 a ADD 2 a přijala k návrhům obecný přístup.
