



Brüssel, 27. mai 2021
(OR. en)

9162/21

Institutsioonidevahelised
dokumendid:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Komisjoni dok nr:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Teema:	Muudetud ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta (uuesti sõnastatud) Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EL) 2018/1139 seoses Euroopa Liidu Lennundusohutusameti suutlikkusega tegutseda ühtse Euroopa taeva tulemuslikkuse hindamise asutusena – Üldine lähenemisviis

1. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas Euroopa Parlamendile ja nõukogule 22. septembril 2020 muudetud ettepaneku ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse muutmiseks¹, kasutades uuesti sõnastamise tehnikat (edaspidi „muudetud uuesti sõnastamise ettepanek“), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku määruse (EL) 2018/1139 muutmiseks seoses Euroopa Liidu Lennundusohutusameti suutlikkusega tegutseda ühtse Euroopa taeva tulemuslikkuse hindamise asutusena² (edaspidi „EASA ettepanek“).

¹ ST 10840/21 + ADD 1.

² ST 10841/21 + COR 1.

2. Ühtse Euroopa taeva algatuse eesmärk on suurendada aeronavigatsiooniteenuseid osutava sektori reformi abil Euroopa õhuruumi korralduse ja juhtimise üldist tõhusust. Komisjoni peamised põhjused läbivaadatud ettepaneku esitamiseks on seniste kogemuste põhjal ajakohastada ja ümber sõnastada ühtset Euroopa taevast käsitlevad kehtivad õigusaktid.
3. Komisjon võttis algse uuesti sõnastamise ettepaneku ühtse Euroopa taeva algatuse rakendamise kohta³ vastu 2013. aastal. Kuigi selle algse ettepaneku eesmärgid ja põhimõtted on jäänud samaks, keskendub muudetud uuesti sõnastamise ettepanek neist põhimõtetest ja eesmärkidest lähtudes konkreetselt aeronavigatsiooniteenuste kohandamise kiirendamisele.
4. Selles kontekstis esitatud muudatusettepanekute üks oluline element on alalise tulemuslikkuse hindamise asutuse loomine, mille ülesandeid hakkab täitma Euroopa Liidu Lennundusohutusamet (EASA). Selle jaoks vajalikud meetmed nõuavad mitme muudatuse tegemist määrusesse (EL) 2018/1139.

2. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

5. Euroopa Parlament määras oma seitsmenda koosseisu ametiajal ühtse Euroopa taeva rakendamise uuesti sõnastamise ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni ja nimetas raportööriks Marian-Jean Marinescu (PPE, RO). Euroopa Parlament võttis vastu oma esimese lugemise seisukoha ettepaneku suhtes. Pärast seda, kui komisjon esitas muudetud uuesti sõnastamise ettepaneku, arutab Euroopa Parlament ettepanekut uuesti transpordi- ja turismikomisjonis, valmistudes ette läbirääkimisteks nõukoguga. Ettepaneku raportööriks parlamendi üheksanda koosseisu ametiajal kinnitati taas Marian-Jean Marinescu. Eeldatavalt ajakohastab Euroopa Parlament oma esimese lugemise seisukoha 17. juunil 2021.
6. EASA ettepaneku raportööriks Euroopa Parlamendi üheksanda koosseisu ametiajal nimetati Bogusław Liberadzki (SD, PL). Euroopa Parlament arutab seda ettepanekut transpordi- ja turismikomisjonis ning võtab eeldatavasti lähikuudel vastu oma esimese lugemise seisukoha.

³ ST 11501/2013.

7. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse mõlema ettepaneku suhtes vastu 2. detsembril 2020 ning Regioonide Komitee otsustas arvamust mitte esitada.
8. Hispaania parlament, Malta parlament ja Itaalia Vabariigi Senat on seoses muudetud uuesti sõnastamise ettepanekuga võtnud vastu arvamused subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise kohta.
9. Itaalia Vabariigi Senat ja Hispaania parlament on seoses EASA ettepanekuga esitanud arvamuse subsidiaarsuse põhimõtte kohaldamise kohta.

3. TÖÖ NÕUKOGUS

10. Lennunduse töörühm alustas oma liikmete mitteametlike videokonverentside kaudu tööd nende kahe ettepanekuga 2020. aasta oktoobris ettepanekute üldise tutvustamisega. Need ettepanekud on sellest ajast saadik olnud pidevalt koosolekute päevakorras, kokku 23 korral.
11. Nõukogu (transport, telekommunikatsioon ja energeetika / transport) liikmed pidasid oma 8. detsembri 2020. aasta videokonverentsil varajase poliitilise mõttevahetuse⁴, et anda juhiseid järgmisteks aruteludeks ettevalmistavates organites.
12. Ettepanekutele ei ole lisatud mõjuhinnangut. Komisjon on seisukohal, et 2013. aastal esialgse uuesti sõnastamise ettepaneku kohta tehtud mõjuhinnang on endiselt kehtiv ning seda täiendati komisjoni talituste töödokumendiga⁵. Delegaadid on väljendanud muret põhjenduse ja tasuvusanalüüsi puudumise pärast komisjoni kavandatud mitme uue meetme puhul, eelkõige seoses tulemuslikkuse hindamise asutuse loomise, tasude ühtse ühikumäära kehtestamise ja tasude kohustusliku kohandamisega ELi tasandil.

⁴ ST 12611/20.

⁵ ST 11020/20.

13. Muudetud uuesti sõnastamise ettepaneku osas toetavad lennunduse töörühma liikmed täielikult ühtse Euroopa taeva üldeesmärke. Delegaadid on siiski seadnud kahtluse alla mõne kavandatud muudatuse proportsionaalsuse ja tõhususe ning nende vastavuse liikmesriikide suveräänsetele õigustele ja kohustustele oma õhuruumi suhtes. Lennunduse töörühma liikmed on käsitlenud mitmeid komisjoni ettepanekuga seotud küsimusi ja töötanud välja järgmised alternatiivsed lahendused.
- Riiklikud järelevalveasutused peavad olema aeronavigatsiooniteenuste osutajatest sõltumatud, jättes samas liikmesriikidele võimaluse korraldada majanduslikku järelevalvet ja ohutusjärelevalvet ühes ja samas haldusüksuses.
 - Aeronavigatsiooniteenuste osutamine ELis sõltub kordumatu sertifikaadi olemasolust ning finantsvastutust ja kindlustust käsitlevate nõuete täitmisest, mis on lisatud EASA määruse eelnõusse.
 - Lennuliiklusteenuste osutajad võivad turutingimustel hankida aeronavigatsiooniteenuseid, nagu side-, navigatsiooni- ja seireteenused, aeronavigatsioonilised lennuinfoteenused, lende puudutavad meteoroloogiateenused ja lennuliikluse korraldamise andmeteenused, ning lennujaamad võivad turutingimustel hankida terminali lennuliiklusteenuseid.
 - Tulemuslikkuse kavandamise protsessi eest vastutavad endiselt liikmesriigid, samas kui komisjon kontrollib tulemuslikkuse kavade vastavust kogu ELi hõlmavatele tulemuseesmärkidele.
 - Tasud kehtestatakse kooskõlas EUROCONTROLi põhimõtetega ning selleks, et vältida mõju riikide eelarvetele, jäävad järelevalvekulud rahastamiskõlblikuks tasude süsteemi alusel. Liikmesriigid kehtestavad ühikumäärad pärast seda, kui komisjon on neid kontrollinud.
 - Tõendatud ei ole tasude kohustuslikust Euroopa tasandil kohandamisest tulenev keskkonnakasu ning see tõstatab mitmeid põhimõttelisi õiguslikke, majanduslikke ja tehnilisi küsimusi, eelkõige seoses tulude ümberjaotamisega ELis ja mõjuga konkurentsile kolmandate riikide aeronavigatsiooniteenuste osutajatega. Kuigi liikmesriikide poolne tasude kohandamine on võimalik, on sellise kohandamise rakendamiseks ELi tasandil vaja teostatavusuuringut.

14. Seoses EASA ettepanekuga märkis valdav enamik delegatsioone algusest peale väga selgelt, et nad eelistavad tulemuslikkuse hindamise asutuse nõuandva rolli säilitamist, ja seda mitte EASA struktuuri raames. Selle tõttu on kõnealust ettepanekut märkimisväärselt muudetud. Lisaks muutis eesistujariik muudetud uuesti sõnastamise ettepanekus komisjoni kavandatud majandussertifikaadi reaks majanduslikeks nõueteks, mis lisati muudetud EASA alusmääruse eelnõusse.
15. Alaliste esindajate komitee andis 5. mail 2021 täiendavaid suuniseid nelja lahendamata küsimuse kohta, mis käsitlevad peamiselt teatavate aeronavigatsiooniteenuste liberaliseerimist ja tulemuslikkuse hindamise asutuse rolli⁶.
- Teatavate aeronavigatsiooniteenuste ja terminalis osutatavate lennuliiklusteenuste turutingimustel hankimiseks on ka edaspidi vaja liikmesriikide luba.
 - Aeronavigatsiooniteenuste osutaja, kes konkureerib aeronavigatsiooniteenuste või terminali aeronavigatsiooniteenuste osutamise pärast või osutab neid turutingimustel, ei pea nende teenustega seotud tegevust üle andma sõltumatule majandusüksusele. Ta peab siiski tagama raamatupidamisarvestuse lahususe ja läbipaistvuse.
 - Turutingimustel aeronavigatsiooniteenuste või terminali lennuliiklusteenuste osutajalt nõutakse, et tema peamine tegevuskoht peab asuma liikmesriigi territooriumil ning 50 % peab kuuluma liikmesriikidele või liikmesriikide kodanikele ja olema nende tegeliku kontrolli all. Siiski toetati erandi tegemist ELis juba tegutsevatele ülemaailmsete satelliiditeenuste sertifitseeritud osutajatele.
 - Tulemuslikkuse hindamise asutus säilitab oma nõuandva rolli ja ei saa endale reguleerivat rolli, nagu on kavandatud muudetud uuesti sõnastamise ettepanekus. Lisaks ei väljendanud liikmesriigid lõplikku seisukohta selle kohta, millises üksuses see tuleks asutada, ega selle kohta, kas see tuleks asutada sõltumatu asutusena.
16. Selle mõttevahetuse järel pöördus eesistujariik taas ettevalmistava organi poole, et veel kahel korral arutada viimaseid lahendamata küsimusi.

⁶ ST 8030/21 + ADD 1 ja ADD 2.

17. Eesistujariik esitas 26. mail 2021 alaliste esindajate komiteele kompromissteksti, milles on lahendatud viimased lahendamata küsimused.
- Seoses lennuliiklusteenuste osutaja määramisega piirdub liikmesriigi võimalus kehtestada tingimusi oma kodanike omandisse kuulumise ja nendepoolse kontrolli ning oma territooriumil asuva tegevuskoha ja seal asuvate rajatiste kasutamise kohta üksnes juhul, kui selliste tingimuste kohaldamine ei tooks kaasa teenuste osutamise vabaduse või asutamisevabaduse põhjendamatu piiramist.
 - Seoses hankemenetluse tulemusel valitud või määratud aeronavigatsiooniteenuse osutajatele esitatavate nõuetega, mille kohaselt nende peamine tegevuskoht peab asuma liikmesriigi territooriumil ning 50 % liikmesriikide või liikmesriikide kodanike omandis ja tõhusa kontrolli all, tehakse erand üksnes sellistele ülemaailmsete satelliiditeenuste sertifitseeritud pakkujatele, kes on juba sertifitseeritud ELis tegutsemiseks.
 - Lennuliiklusteenuse osutajate tegevuse hindamisel tuleks esikohale seada ohutus- ja keskkonnakaalutlused.
 - Võrgu haldaja rollid ja ülesanded on selgelt ja ammendavalt piiritletud. Võrgu haldaja teeb otsuseid kooskõlastatud otsustusmenetluse kaudu, millesse on kaasatud asjaomased sidusrühmad. Liikmesriigid on kaasatud otsuste tegemisse strateegilise tähtsusega ja/või nende suveräänsesse pädevusse kuuluvates küsimustes. Samuti selgitatakse võrgu haldusnõukogu rolli.
18. Delegatsioonide valdav enamus kiitis oma sõnavõtus eesistujariigi tööd ja toonitas välja töötatud kompromissi habrast tasakaalu, mis kajastab liikmesriikide enamuse soove ja seisukohti. Delegatsioonide märkuste põhjal tegi eesistujariik ettepaneku teha kompromisstekstis järgmised täiendavad muudatused.
- Uues põhjenduses selgitatakse, et muudetud uuesti sõnastamise määrusega ei nõuta ülemaailmsete satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSS) signaalide sertifitseerimist.
 - Põhjendust 43 muudetakse selliselt, et rõhutatakse eelkõige vajadust konsulteerida kutseühingutega.

- Artiklisse 17 lisatakse uus lõige 2a, et näha ette võimalus peatada tulemuslikkuse kava, kui tekib kriisiolukord võrgu tegevuses.
- Artikli 26 lõikest 4 jäetakse võrgu funktsioonide rakendamise seoses välja viide võrgu haldajale ja võrgu haldusnõukogule.
- Artikli 10 lõike 3 punktist h, artikli 10 lõikest 4, artikli 13 lõikest 1, artikli 13 lõike 3 punktist c, artikli 13b lõigetest 2, 2a ja 2b ning põhjendustest 22 ja 25a jäetakse välja viide „määratud MET-teenuste pakkujatele“; Seepärast tuleks artikli 8 lõiget 5 vastavalt muuta.

19. Alaliste esindajate komitee kinnitas kompromissi saavutamist.

20. Komisjon esitab oma seisukoha kompromissettepanekute kohta pärast läbirääkimisi Euroopa Parlamendiga.

4. **KOKKUVÕTE**

21. Eespool toodud arvesse võttes palutakse nõukogul oma 3. juuni 2021. aasta istungil läbi vaadata dokumentides 9162/21 ADD 1 ja ADD 2 esitatud tekst ning võtta vastu üldine lähenemisviis ettepanekute suhtes.
