



Bryssel, 27. toukokuuta 2021  
(OR. en)

9162/21

---

---

Toimielinten väliset asiat:  
2020/0264(COD)  
2013/0186(COD)

---

---

AVIATION 134  
CODEC 772  
IA 101

## SELVITYS

---

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Kom:n asiak. nro:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Asia:	Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta (uudelleenlaadittu) Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston valmiudesta toimia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimenä – Yleisnäkemys

---

### 1. JOHDANTO

1. Komissio toimitti 22. syyskuuta 2020 Euroopan parlamentille ja neuvostolle muutetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta<sup>1</sup> käyttämällä uudelleenlaatumistekniikkaa (jäljempänä 'muutettu uudelleenlaadintaehdotus') sekä ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston valmiudesta toimia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimenä<sup>2</sup> (jäljempänä 'EASA-ehdotus').

---

<sup>1</sup> ST 10840/21 + ADD 1.

<sup>2</sup> ST 10841/21 + COR 1.

2. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan aloitteen tavoitteena on parantaa eurooppalaisen ilmatilan organisoinnin ja hallinnan yleistä tehokkuutta uudistamalla lennonvarmistuspalveluja tarjoavaa toimialaa. Tärkeimmät syyt sille, että komissio esittää asetusten tarkistamista, ovat yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan voimassa olevan lainsäädännön ajan tasalle saattaminen saatujen kokemusten perusteella ja uudelleenlaatiminen.
3. Komissio oli hyväksynyt vuonna 2013 alustavan uudelleenlaadintaehdotuksen yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta<sup>3</sup>. Vaikka sen alkuperäiset tavoitteet ja periaatteet pysyvät samoina, muutetussa uudelleenlaadintaehdotuksessa keskitytään erityisesti nopeuttamaan lennonvarmistuspalvelujen mukauttamista näiden periaatteiden ja tavoitteiden mukaisesti.
4. Yksi tässä yhteydessä ehdotettujen muutosten osatekijä oli pysyvän suorituskyvyn tarkastuselimen perustaminen. Euroopan unionin lentoturvallisuusvirasto (EASA) on määrä hoitaa elimen tehtäviä. Tätä varten tarvittavat järjestelyt edellyttivät useita muutoksia asetukseen (EU) 2018/1139.

## 2. **KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ**

5. Euroopan parlamentti nimesi seitsemännellä vaalikaudellaan liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamista koskevasta uudelleenlaadintaehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja nimitti Marian-Jean Marinescun (EPP, RO) esittelijäksi. Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa kyseiseen ehdotukseen. Komission esittämän muutetun uudelleenlaadintaehdotuksen johdosta Euroopan parlamentti keskustelee ehdotuksesta uudelleen TRAN-valiokunnassa, kun se valmistelelee neuvotteluja neuvoston kanssa. Marian-Jean Marinescu nimitettiin uudelleen esittelijäksi yhdeksännellä vaalikaudella. Euroopan parlamentin odotetaan päivittävän ensimmäisen käsittelyn kantaansa 17. kesäkuuta 2021.
6. EASA-ehdotuksen esittelijäksi nimitettiin Bogusław Liberadzki (SD, PL) Euroopan parlamentin yhdeksännellä vaalikaudella. Euroopan parlamentti keskustelee ehdotuksesta TRAN-valiokunnassa, ja sen odotetaan hyväksyvän ensimmäisen käsittelyn kantansa lähikuukausina.

---

<sup>3</sup> ST 11501/2013.

7. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksista 2. joulukuuta 2020, ja alueiden komitea päätti olla antamatta lausuntoa.
8. Espanjan parlamentti, Maltan parlamentti ja Italian tasavallan senaatti ovat antaneet lausunnot toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden soveltamisesta muutetun uudelleenlaadintaehdotuksen yhteydessä.
9. Italian tasavallan senaatti ja Espanjan parlamentti ovat antaneet lausunnot toissijaisuusperiaatteen soveltamisesta EASA-ehdotuksen yhteydessä.

### 3. KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

10. Ilmailutyöryhmä aloitti jäsentensä epävirallisissa videoneuvotteluissa näiden kahden ehdotuksen käsittelyn lokakuussa 2020 esittelemällä ne ensin yleisesti. Nämä asiakirjat ovat olleet jatkuvasti esityslistalla yhteensä 23 kertaa.
11. Neuvoston (TTE, liikenne) jäsenet kävivät 8. joulukuuta 2020 videoneuvottelussa varhaisen vaiheen periaatekeskustelun antaakseen suuntaviivoja valmisteluelimissä myöhemmin käytäviä keskusteluja varten<sup>4</sup>.
12. Ehdotuksiin ei ollut liitetty vaikutustenarviointia. Komissio katsoo, että alkuperäisestä uudelleenlaadintaehdotuksesta vuonna 2013 tehty vaikutustenarviointi oli edelleen pätevä, ja sitä on täydennetty komission yksiköiden valmisteluasiakirjalla<sup>5</sup>. Valtuuskuntien jäsenet ovat ilmaisseet huolensa komission ehdottamien useiden uusien toimenpiteiden perustelujen ja kustannus-hyötyanalyysin puutteellisuudesta, erityisesti suorituskyvyn tarkastuselimen perustamisen, maksujen yhteisen yksikköhinnan ja maksujen pakollisen EU:n tason mukauttamisen osalta.

---

<sup>4</sup> ST 12611/20.

<sup>5</sup> ST 11020/20.

13. Muutetun uudelleenlaadintaehdotuksen osalta ilmailutyöryhmän jäsenet kannattavat täysin yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan yleisiä tavoitteita. Valtuuskuntien jäsenet ovat kuitenkin kyseenalaistaneet joidenkin ehdotettujen muutosten oikeasuhteisuuden ja vaikuttavuuden sekä sen, ovatko ne linjassa jäsenvaltioiden omaa ilmatilaa koskevien suvereenien oikeuksien ja velvollisuuksien kanssa. Ilmailutyöryhmän jäsenet ovat käsitelleet useita komission ehdotukseen liittyviä kysymyksiä ja kehittäneet seuraavia vaihtoehtoisia ratkaisuja:
- Kansallisten valvontaviranomaisten on oltava riippumattomia lennonvarmistuspalvelujen tarjoajista ja samalla on jätettävä jäsenvaltioille joustovaraa organisoida talousvalvonta- ja turvallisuusvalvontatehtävät samaan hallintoyksikköön.
  - Lennonvarmistuspalvelujen tarjoaminen EU:ssa edellyttää erillistä todistusta, mukaan lukien taloudellista vastuuta ja vakuutuksia koskevat vaatimukset, jotka on sisällytetty EASA-asetusehdotukseen.
  - Ilmaliikennepalvelujen tarjoajat voivat hankkia markkinaehdoin lennonvarmistuspalveluja, kuten viestintä-, suunnistus- ja valvontapalveluja, ilmailutiedotuspalveluja, sääpalveluja sekä ilmaliikenteen hallinnan datapalveluja, ja lentoasemat voivat hankkia markkinaehdoin lentoaseman ilmaliikennepalveluja.
  - Jäsenvaltiot vastaavat edelleen suorituskyvyn suunnitteluprosessista, kun taas komissio tarkistaa suorituskykysuunnitelmien yhdenmukaisuuden EU:n laajuisten suorituskykytavoitteiden kanssa.
  - Maksut vahvistetaan Eurocontrolin periaatteiden mukaisesti, ja jotta vältetään vaikutukset kansallisiin talousarvioihin, valvontakustannukset ovat edelleen tukikelpoisia maksujärjestelmässä. Jäsenvaltiot vahvistavat yksikköhinnat komission suorittaman tarkastuksen jälkeen.
  - Maksujen pakollisesta mukauttamisesta Euroopan tasolla saatavaa ympäristöhyötyä ei ole osoitettu, ja se nostaa esiin useita perustavanlaatuisia oikeudellisia, taloudellisia ja teknisiä kysymyksiä, jotka koskevat erityisesti tulojen uudelleenjakoa EU:ssa ja vaikutusta kilpailuun kolmansien maiden lennonvarmistuspalvelujen tarjoajiin nähden. Maksujen mukauttaminen jäsenvaltioissa on mahdollista, mutta tällaisen mukauttamisen soveltaminen EU:n tasolla edellyttää toteutettavuustutkimusta.

14. EASA-ehdotuksen osalta valtuuskuntien suuri enemmistö ilmoitti alusta alkaen hyvin selvästi, että ne pitivät parempana, että suorituskyvyn tarkastuselin säilyttää neuvoa-antavan roolin eikä kuulu EASAn rakenteisiin. Tämän vuoksi ehdotusta on muutettu merkittävästi. Lisäksi puheenjohtajavaltio on muuttanut komission muutetussa uudelleenlaadintaehdotuksessa ehdottaman taloudellisen todistuksen taloudellisiksi vaatimuksiksi, jotka sisältyvät muutettuun EASA-perusasetukseen.
15. Pysyvien edustajien komitea antoi 5. toukokuuta 2021 lisäohjeistusta neljän avoimena olevan kysymyksen osalta. Ne koskevat pääasiassa tiettyjen lennonvarmistuspalvelujen vapauttamista ja suorituskyvyn tarkastuselimen roolia<sup>6</sup>:
- Tiettyjen lennonvarmistuspalvelujen ja lentoaseman ilmaliikennepalvelujen hankintaan markkinaehdoin tarvitaan edelleen jäsenvaltioiden lupa.
  - Lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien, jotka kilpailevat lennonvarmistuspalvelujen tai lentoaseman ilmaliikennepalvelujen tarjoamisesta tai osallistuvat niiden tarjoamiseen markkinaehdoin, ei tarvitse sijoittaa näihin palveluihin liittyvää toimintaa riippumattomasti toimivaan liiketoimintayksikköön. Niiden on kuitenkin varmistettava kirjanpidon eriyttäminen ja avoimuus.
  - Lennonvarmistuspalveluja tai lentoaseman ilmaliikennepalveluja markkinaehdoin tarjoavien palveluntarjoajien päätoimipaikan on sijaittava jonkin jäsenvaltion alueella, ja niiden on oltava jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa 50 prosenttisesti. EU:ssa jo toimiviin, maailmanlaajuisten satelliittipalvelujen sertifioituihin tarjoajiin sovellettava poikkeus sai kuitenkin kannatusta.
  - Suorituskyvyn tarkastuselin säilyttää neuvoa-antavan tehtävänsä eikä sillä ole sääntelytehtävää, kuten muutetussa uudelleenlaadintaehdotuksessa ehdotetaan. Jäsenvaltiot eivät ole myöskään ilmoittaneet lopullista kantaansa siihen, mihin yksikköön tarkastuselin olisi perustettava, vai pitäisikö se perustaa itsenäiseksi elimeksi.
16. Keskustelun jälkeen puheenjohtajavaltio vei asian takaisin valmistelemaan elimeen viimeisistä jäljellä olevista kysymyksistä käytäviä kahta jatkokeskustelua varten.

---

<sup>6</sup> ST 8030/21 + ADD 1 ja ADD 2.

17. Puheenjohtajavaltio esitti 26. toukokuuta 2021 pysyvien edustajien komitealle kompromissitekstin viimeisten avoinna olevien kysymysten ratkaisemiseksi:

- Ilmaliikennepalvelujen tarjoajien nimeämisen osalta jäsenvaltioiden mahdollisuus asettaa ehtoja, jotka koskevat omien kansalaisten omistusta ja määräysvaltaa sekä sijoittautumista niiden alueelle ja laitteiden käyttöä niiden alueella, rajoitetaan sellaisiin tapauksiin, joissa tällaisten ehtojen soveltaminen ei johtaisi palvelujen tarjoamisen vapauden tai sijoittautumisvapauden perusteettomaan rajoittamiseen.
- Vain niille maailmanlaajuisen satelliittipalvelujen sertifioiduille tarjoajille, jotka on jo sertifioitu toimimaan EU:ssa, myönnetään poikkeus vaatimuksista, joiden mukaan hankintamenettelyllä valittujen tai nimettyjen ilmaliikennepalvelujen tarjoajien päätoimipaikan on sijaittava jonkin jäsenvaltion alueella ja että niiden on oltava jäsenvaltioiden tai jäsenvaltioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa 50 prosenttisesti.
- Turvallisuus- ja ympäristönäkökohtien olisi oltava etusijalla arvioitaessa ilmaliikennepalvelujen tarjoajien suorituskykyä.
- Verkon hallinnoijan roolit ja tehtävät määritellään selkeästi ja tyhjentävästi. Verkon hallinnoija tekee päätöksiä yhteistyöhön perustuvassa päätöksentekoprosessissa, johon osallistuvat asianomaiset sidosryhmät. Jäsenvaltiot osallistuvat päätöksentekoprosessiin strategisesti tärkeissä ja/tai suvereniteettia koskevissa kysymyksissä. Myös verkon hallintoneuvoston roolia on täsmennetty.

18. Valtuuskuntien suuri enemmistö kiitti puheenvuoroissaan puheenjohtajavaltion tekemää työtä ja painotti ehdotetun kompromissin herkkää tasapainoa, jossa otetaan huomioon jäsenvaltioiden enemmistön pyynnöt ja kannat. Valtuuskuntien kommenttien pohjalta puheenjohtajavaltio ehdotti kompromissiteksteihin seuraavia lisämuutoksia:

- Lisätään uusi johdanto-osan kappale, jossa tehdään selväksi, että muutettu uudelleenlaadittu asetus ei edellytä maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) signaalien sertifiointia.
- Muutetaan johdanto-osan 43 kappaletta siten, että painotetaan erityistä tarvetta kuulla henkilöstön ammattijärjestöjä.

- Lisätään 17 artiklaan uusi 2 a kohta, jossa säädetään mahdollisuudesta keskeyttää suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä verkkokriisitapauksissa.
- Poistetaan 26 artiklan 4 kohdasta viittaus verkon hallinnoijaan ja verkon hallintoneuvostoon verkkotoimintojen toteuttamisen osalta.
- Poistetaan 10 artiklan 3 kohdan h alakohdasta ja 4 kohdasta, 13 artiklan 1 kohdasta 3 kohdan c alakohdasta, 13 b artiklan 2, 2 a ja 2 b kohdasta sekä johdanto-osan 22 ja 25 a kappaleesta viittaukset 'nimettyihin lentosääpalvelujen tarjoajiin'; muutetaan 8 artiklan 5 kohtaa vastaavasti.

19. Pysyvien edustajien komitea vahvisti saavutetun kompromissin.

20. Komissio varaa itselleen oikeuden esittää kantansa kompromissiehdotuksiin Euroopan parlamentin kanssa käytävien neuvottelujen jälkeen.

#### 4. **LOPUKSI**

21. Edellä mainitut seikat huomioon ottaen neuvostoa pyydetään tarkastelemaan asiakirjoissa 9162/21 ADD 1 ja ADD 2 olevia tekstejä ja hyväksymään yleisnäkemykset ehdotuksista 3. kesäkuuta 2021 pidettävässä istunnossaan.