



Brüsszel, 2021. május 27.  
(OR. en)

9162/21

---

Intézményközi referenciaszámok:  
2020/0264(COD)  
2013/0186(COD)

---

AVIATION 134  
CODEC 772  
IA 101

## JELENTÉS

---

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Biz. dok. sz.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Tárgy:	Módosított javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az egységes európai égbolt megvalósításáról (átdolgozás) Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az (EU) 2018/1139 rendeletnek az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerveként való működésre vonatkozó képessége tekintetében történő módosításáról – Általános megközelítés

---

### 1. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2020. szeptember 22-én benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló – átdolgozási módszerrel készített – módosított javaslatot<sup>1</sup> (a továbbiakban: módosított átdolgozási javaslat) és az (EU) 2018/1139 rendeletnek az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének az egységes európai égbolt teljesítmény-felülvizsgálati szerveként való működésre vonatkozó képessége tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot<sup>2</sup> (a továbbiakban: EASA-javaslat).

---

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

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

2. Az egységes európai égbolt kezdeményezés célja a léginavigációs szolgálatokat nyújtó ágazat megreformálása révén fokozni az európai légtér szervezésének és az azzal való gazdálkodásnak az általános hatékonyságát. A Bizottság főként azért terjesztette elő a felülvizsgálatot, hogy a tapasztalatok fényében naprakésszé tegye és átdolgozza az egységes európai égboltra vonatkozó jelenlegi jogszabályokat.
3. A Bizottság az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló eredeti átdolgozási javaslatot<sup>3</sup> 2013-ban fogadta el. Bár a korábbi javaslat eredeti célkitűzései és elvei változatlanok maradnak, a módosított átdolgozási javaslat kimondottan a léginavigációs szolgálatok ezen elvekre és célkitűzésekre tekintettel történő kiigazításának felgyorsítására összpontosít.
4. Az ebben az összefüggésben javasolt módosítások egyik eleme egy állandó teljesítmény-felülvizsgálati szerv létrehozása, amelyet az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége (a továbbiakban: az EASA) biztosítana. Az e célból szükséges rendelkezésekhez több ponton módosítani kell az (EU) 2018/1139 rendeletet.

## **2. A TÖBBI INTÉZMÉNYBEN VÉGZETT MUNKA**

5. Az Európai Parlament a 7. parlamenti ciklus alatt a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot (TRAN) jelölte ki az egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló átdolgozási javaslat ügyében illetékes bizottságnak, Marian-Jean Marinescut (EPP, RO) pedig a javaslat előadójának. Az Európai Parlament elfogadta a javaslatra vonatkozó, első olvasatban kialakított álláspontját. Miután a Bizottság benyújtotta a módosított átdolgozási javaslatot, az Európai Parlament ez utóbbit is a TRAN Bizottságban vitatja meg a Tanáccsal folytatandó tárgyalások előkészítése céljából. Marian-Jean Marinescut a 9. parlamenti ciklusban ismét megerősítették előadói minőségében. Az Európai Parlament várhatóan 2021. június 17-én fogadja majd el aktualizált első olvasatbeli álláspontját.
6. Az Európai Parlament 9. ciklusában ugyanakkor az EASA-javaslat előadójának Bogusław Liberadzki (SD, PL) jelölték ki. Az Európai Parlament jelenleg tárgyalja a javaslatot a TRAN bizottságban, és várhatóan az elkövetkező hónapokban fogadja el első olvasatbeli álláspontját.

---

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

7. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2020. december 2-án nyilvánított véleményét mindkét javaslatról, a Régiók Európai Bizottsága pedig úgy határozott, hogy nem nyilvánít véleményt.
8. A spanyol parlament, a máltai parlament és az Olasz Köztársaság szenátusa véleményt fogadott el a módosított átdolgozási javaslatról a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásával kapcsolatban.
9. Az Olasz Köztársaság szenátusa és a spanyol parlament véleményt készített az EASA-javaslatról a szubszidiaritás elvének alkalmazásával kapcsolatban.

### **3. A TANÁCSBAN FOLYÓ MUNKA**

10. A légiközlekedési munkacsoport tagjai nem hivatalos videokonferenciáik keretében 2020 októberében, a javaslatok általános ismertetésével kezdték meg a két javaslattal kapcsolatos munkát. A dossziék azóta rendszeresen, összesen 23 alkalommal szerepeltek a napirenden.
11. A Tanács (TTE, Közlekedés) tagjai a 2020. december 8-i videokonferenciájukon korai irányadó vitát tartottak, hogy irányt mutassanak<sup>4</sup> az előkészítő szervezetben folytatandó további megbeszélésekhez.
12. A javaslatokhoz nem kapcsolódik hatásvizsgálat. A Bizottság úgy véli, hogy az eredeti átdolgozási javaslatához 2013-ban készített hatásvizsgálat még mindig érvényes, és azt szolgálati munkadokumentummal<sup>5</sup> egészítette ki. A delegációk aggodalmuknak adtak hangot a Bizottság által javasolt számos új intézkedés indokolásának és költség-haszon elemzésének hiányával kapcsolatban, különösen a teljesítmény-felülvizsgálati szerv létrehozását, a közös egységdíjakat és a díjak kötelező uniós szintű modulációját illetően.

---

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

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

13. A módosított átdolgozási javaslatot illetően a légiközlekedési munkacsoport tagjai teljes mértékben támogatják az egységes európai égbolt általános célkitűzéseit. A delegációk azonban kételyüket fejezték ki egyes javasolt módosítások arányosságát és hatékonyságát illetően, valamint arra vonatkozóan, hogy e módosítások összhangban állnak-e a tagállamok saját légterükhöz fűződő szuverén jogaival és felelősségi körével. A légiközlekedési munkacsoport tagjai a bizottsági javaslat több kérdésével foglalkoztak, és a következő alternatív megoldásokat dolgozták ki:

- A nemzeti felügyeleti hatóságoknak függetleneknek kell lenniük a léginavigációs szolgáltatóktól, ugyanakkor meg kell hagyni a rugalmasságot a tagállamok számára, hogy ugyanazon közigazgatási szerven belül szervezzék meg a gazdasági és a repülésbiztonsági felügyeleti funkciókat.
- Az EU-n belül csak olyan szolgáltatók nyújthatnak léginavigációs szolgálatokat, amelyek egyedi tanúsítvánnyal rendelkeznek, amelyhez az EASA-rendelettervezet értelmében pénzügyi felelősségre és biztosításra vonatkozó követelményeknek is meg kell felelni.
- A légiforgalmi szolgáltatók piaci feltételek mellett szerezhetnek be léginavigációs szolgáltatásokat – például kommunikációs, navigációs és légtérelőrzési szolgáltatásokat, légiforgalmi tájékoztató szolgáltatásokat, légiforgalmi meteorológiai szolgáltatásokat, valamint ATM-adatszolgáltatásokat –, a repülőterek pedig szintén piaci feltételek mellett szerezhetnek be közelkörzeti légiforgalmi szolgáltatásokat.
- Továbbra is a tagállamok felelősek a teljesítménytervezési folyamatért, a Bizottság pedig ellenőrzi, hogy a teljesítménytervek összhangban vannak-e az uniós szintű teljesítménycélokkal.
- A díjakat az EUROCONTROL elveivel összhangban kell megállapítani, a nemzeti költségvetésekre gyakorolt hatások elkerülése érdekében pedig a felügyeleti költségek továbbra is elszámolhatók a díjszámítási rendszer keretében. A tagállamok a Bizottság általi ellenőrzést követően határozzák meg az egységdíjakat.
- Nem bizonyított, hogy a díjak európai szintű kötelező modulációja környezeti előnyökkel jár, és e kötelezettség számos alapvető jogi, gazdasági és technikai problémát vet fel, különösen a bevételek EU-n belüli újraelosztását, valamint a harmadik országok léginavigációs szolgáltatóival való versenyre gyakorolt hatást illetően. Míg a díjak tagállamok általi modulációja lehetséges, e moduláció uniós szintű végrehajtásához megvalósíthatósági tanulmányra van szükség.

14. Ami az EASA-javaslatot illeti, a delegációk túlnyomó többsége a kezdetektől fogva teljesen egyértelműen jelezte azon preferenciáját, hogy a teljesítmény-felülvizsgálati szerv továbbra is tanácsadói szerepet töltsön be, mégpedig az EASA struktúráján kívül. Ez a javaslat jelentős változását eredményezte. Az elnökség továbbá a módosított átdolgozási javaslatban a Bizottság által javasolt gazdasági tanúsítványt egy sor, a módosított EASA-alaprendelet tervezetében foglalt gazdasági követelménnyé alakította át.
15. Az Állandó Képviselők Bizottsága 2021. május 5-én további iránymutatást<sup>6</sup> nyújtott négy, főként az egyes léginavigációs szolgáltatások liberalizációjával és a teljesítmény-felülvizsgálati szerv szerepével kapcsolatos lezáratlan kérdés vonatkozásában:
- Továbbra is tagállami engedélyhez kötött egyes léginavigációs szolgáltatások és a közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatások piaci feltételek mellett történő beszerzése.
  - Azon léginavigációs szolgáltatók, amelyek részt vesznek a léginavigációs szolgáltatások vagy a közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatások piaci feltételek melletti nyújtására irányuló közbeszerzési eljárásban, illetve ilyen szolgáltatásokat nyújtanak, nem kötelesek függetlenül működő gazdasági egység keretében végezni a szóban forgó szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységeiket. Biztosítaniuk kell azonban az elszámolások elkülönítését és átláthatóságát.
  - Azon szolgáltatók központi ügyintézési helyének, amelyek piaci feltételek mellett nyújtanak léginavigációs vagy közeli körzeti légiforgalmi szolgáltatásokat, valamely tagállam területén kell lennie, és e szolgáltatóknak legalább 50 %-ban a tagállamok, illetve a tagállamok állampolgárai többségi tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt kell állniuk. Támogatást kapott ugyanakkor az EU-ban már működő, globális műholdas szolgáltatásokat nyújtó tanúsított szolgáltatókra vonatkozó eltérés.
  - A teljesítmény-felülvizsgálati szerv továbbra is tanácsadói szerepet, nem pedig a módosított átdolgozási javaslatban javasolt szabályozói szerepet fog betölteni. A tagállamok továbbá nem nyilatkoztak véglegesen arról, hogy e szervet melyik szervezeten belül, illetve önállóan kell-e létrehozni.
16. E vitát követően az elnökség ismét az előkészítő szervhez fordult, amely két további megbeszélést folytatott az utolsó lezáratlan kérdésekről.

---

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

17. Az elnökség 2021. május 26-án kompromisszumos szöveget terjesztett az Állandó Képviselők Bizottsága elé, amelyben megoldást javasolt az utolsó lezáratlan kérdésekre:

- Ami a légiforgalmi szolgáltatók kijelölését illeti, a tagállamok kizárólag akkor szabhatják feltételül, hogy e szolgáltatók saját állampolgáraik tulajdonában, illetve ellenőrzése alatt álljanak, illetve a területükön rendelkezzenek székhellyel és a területükön található létesítményeket használják, ha e feltételek alkalmazása nem jár a szolgáltatásnyújtás szabadságának vagy a letelepedés szabadságának indokolatlan korlátozásával.
- A közbeszerzési eljárás eredményeként kiválasztott vagy kijelölt léginavigációs szolgáltatókra vonatkozó azon követelményeket illetően, hogy központi ügyintézési helyük valamely tagállam területén legyen, és 50 %-ban a tagállamok vagy a tagállamok állampolgárai tulajdonában és tényleges ellenőrzése alatt álljanak, kizárólag a globális műholdas szolgáltatásokat nyújtó, az EU-ban történő szolgáltatásnyújtásra már tanúsítvánnyal rendelkező szolgáltatók számára adható eltérés.
- A biztonsági és környezetvédelmi megfontolásoknak előnyt kell élvezniük a légiforgalmi szolgáltatók teljesítményének értékelésekor.
- Egyértelműen és kimerítően meghatározásra kerültek a hálózatmenedzser szerepei és feladatai. A hálózatmenedzser együttműködésen alapuló, az érintett felek részvételével zajló döntéshozatali folyamat keretében hozza meg döntéseit. A tagállamok részt vesznek a stratégiai jelentőségű és/vagy szuverén ügyekkel kapcsolatos döntéshozatali folyamatokban. A hálózati igazgatótanács szerepe is tisztázásra került.

18. A delegációk nagy többsége felszólalt, hogy méltassa az elnökség munkáját, és hangsúlyozta a javasolt kompromisszum kényes egyensúlyát, amely tükrözi a tagállamok többségének kéréseit és álláspontját. A delegációk észrevételei alapján az elnökség a kompromisszumos szövegek következő további módosításait javasolta:

- Egy új preambulumbekkezdés egyértelművé teszi, hogy a módosított átdolgozott rendelet nem írja elő a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) által biztosított jelek tanúsítását.
- A (43) preambulumbekkezdés különösen a szakmai szervezetekkel folytatandó konzultáció hangsúlyozása érdekében módosul.

- A 17. cikk új (2a) bekezdéssel egészül ki annak érdekében, hogy hálózati válságok esetén fel lehessen függeszteni a teljesítményrendszert.
- A 26. cikk (4) bekezdéséből törlésre kerül a hálózati funkciók végrehajtása tekintetében a hálózatmenedzserre és a hálózati igazgatótanácsra való hivatkozás.
- A „kijelölt MET-szolgáltatókra” való hivatkozás törlésre kerül a 10. cikk (3) bekezdésének h) pontjából és (4) bekezdéséből, a 13. cikk (1) bekezdéséből és (3) bekezdésének c) pontjából, a 13b. cikk (2), (2a) és (2b) bekezdéséből, valamint a (22) és a (25a) preambulumbekzdésből. A 8. cikk (5) bekezdése ennek megfelelően módosul.

19. Az Állandó Képviselők Bizottsága megerősítette az elért kompromisszumot.

20. A Bizottság az Európai Parlamenttel folytatandó tárgyalásokig nem foglal állást a kompromisszumos javaslatokról.

#### 4. **KONKLÚZIÓ**

21. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot, hogy a 2021. június 3-i ülésén vizsgálja meg a 9162/21 ADD 1 és ADD 2 dokumentumban foglalt szövegeket, és fogadjon el általános megközelítést a javaslatokra vonatkozóan.

---