



Briselē, 2021. gada 27. maijā
(OR. en)

9162/21

Starpiestāžu lietas:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
K-jas dok. Nr.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Temats:	Grozīts priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula, ar ko Regulu (ES) 2018/1139 groza attiecībā uz Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras spēju darboties Eiropas vienotās gaisa telpas darbības izvērtēšanas iestādes statusā – vispārēja pieeja

1. IEVADS

2020. gada 22. septembrī Komisija iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei grozītu priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu¹, kura sagatavošanā tika izmantota redakcijas pārstrādāšanas metode (turpmāk – "grozītais pārstrādātās redakcijas priekšlikums"), kā arī priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko Regulu (ES) 2018/1139 groza attiecībā uz Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūras spēju darboties Eiropas vienotās gaisa telpas darbības izvērtēšanas iestādes statusā² (turpmāk – "EASA priekšlikums").

¹ Dok. ST 10840/20 + ADD 1.

² Dok. 10841/20 + COR 1.

2. Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva tiecas uzlabot Eiropas gaisa telpas organizācijas un pārvaldības vispārējo efektivitāti, reformējot aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas nozari. Galvenie iemesli, kāpēc Komisija iesniedz pārskatīto redakciju, ir lai, ņemot vērā pieredzi, atjauninātu un pārstrādātu pašlaik spēkā esošos tiesību aktus par Eiropas vienoto gaisa telpu.
3. Sākotnēju pārstrādātās redakcijas priekšlikumu Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanai Komisija pieņēma 2013. gadā³. Lai gan minētā priekšlikuma pirmreizējie mērķi un principi nav mainījušies, grozītajā pārstrādātās redakcijas priekšlikumā galvenā uzmanība ir sevišķi vērsta uz to, lai paātrinātu aeronavigācijas pakalpojumu pielāgošanu, ņemot vērā minētos principus un mērķus.
4. Viens no šajā kontekstā ierosinātajiem grozījumu elementiem bija izveidot darbības izvērtēšanas iestādes (DII) funkciju, kas jāpilda Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai (*EASA*). Lai veiktu šajos nolūkos vajadzīgos pasākumus, Regulā (ES) 2018/1139 bija jāizdara vairāki grozījumi.

2. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

5. Eiropas Parlaments sava 7. sasaukuma laikā iecēla Transporta un tūrisma komiteju par atbildīgo komiteju attiecībā uz pārstrādātās redakcijas priekšlikumu par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu un *Marian-Jean Marinescu* kungu (*PPE*, RO) – par referentu. Par minēto priekšlikumu Eiropas Parlaments pieņēma nostāju pirmajā lasījumā. Pēc Komisijas iesniegtā grozītā pārstrādātās redakcijas priekšlikuma Eiropas Parlaments vēlreiz apspriež priekšlikumu Transporta un tūrisma (TRAN) komitejā, kas gatavojas sarunām ar Padomi. *Marian-Jean Marinescu* kungs tika atkārtoti apstiprināts par šā dosjē referentu Parlamenta 9. sasaukuma laikā. Ir paredzams, ka Eiropas Parlaments savu pirmā lasījuma nostāju atjauninās 2021. gada 17. jūnijā.
6. Savukārt *Bogusław Liberadzki* kungs (*S&D*, PL) Eiropas Parlamenta 9. sasaukuma laikā tika iecelts par referentu *EASA* priekšlikumam. Eiropas Parlaments minēto priekšlikumu apspriež TRAN komitejā, un ir paredzams, ka tuvākajos mēnešos tas pieņems savu pirmā lasījuma nostāju.

³ Dok. ST 11501/2013.

7. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja savu atzinumu par abiem dosjē pieņēma 2020. gada 2. decembrī, savukārt Eiropas Reģionu komiteja nolēma atzinumu nesniegt.
8. Spānijas parlaments, Maltas parlaments un Itālijas Republikas senāts attiecībā uz grozīto pārstrādātās redakcijas priekšlikumu ir pieņēmuši atzinumus par subsidiaritātes un proporcionalitātes principa piemērošanu.
9. Attiecībā uz *EASA* priekšlikumu Itālijas Republikas senāts un Spānijas parlaments ir iesnieguši atzinumu par subsidiaritātes principa piemērošanu.

3. DARBS PADOMĒ

10. Aviācijas jautājumu darba grupa neformālās tās locekļu videokonferencēs savu darbu pie abiem priekšlikumiem sāka 2020. gada oktobrī, vispārēji iepazīstoties ar priekšlikumiem. Kopš tā laika šie dosjē ir bijuši pastāvīgi – kopā 23 reizes – iekļauti minētās darba grupas darba kārtībā.
11. Padomes (*TTE*, *Transports*) locekļi 2020. gada 8. decembra videokonferencē noturēja agrīnas politikas debates, lai sniegtu norādes turpmākajām diskusijām, kas noritēs darba sagatavošanas struktūrās ⁴.
12. Priekšlikumiem ietekmes novērtējums nav pievienots. Pēc Komisijas ieskatiem, 2013. gadā veiktais sākotnējā pārstrādātās redakcijas priekšlikuma ietekmes novērtējums joprojām bija derīgs, un tas tika papildināts ar dienestu darba dokumentu ⁵. Delegāti ir pauduši bažas par to, ka pamatojuma un izmaksu/ieguvumu analīzes trūkst vairākiem no jaunajiem Komisijas ierosinātajiem pasākumiem, jo īpaši par darbības izvērtēšanas iestādes (DII) izveidi, vienoto vienības likmi maksām un obligāto maksu modulāciju ES līmenī.

⁴ Dok. ST 12611/20.

⁵ Dok. ST 11020/20.

13. Attiecībā uz grozīto pārstrādātās redakcijas priekšlikumu Aviācijas jautājumu darba grupa pilnībā atbalsta *SES* vispārējos mērķus. Tomēr delegātiem ir bijušas šaubas par dažu ierosināto grozījumu samērīgumu un efektivitāti un to atbilstību dalībvalstu suverēnajām tiesībām un pienākumiem attiecībā uz savu gaisa telpu. Aviācijas jautājumu darba grupas locekļi ir pievērsušies vairākiem jautājumiem saistībā ar Komisijas priekšlikumu un ir izstrādājuši šādus alternatīvus risinājumus:

- valstu uzraudzības iestādēm ir jābūt neatkarīgām no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, vienlaikus dalībvalstīm atstājot pilnīgu rīcības brīvību ekonomiskās pārraudzības un drošības pārraudzības funkcijas organizēt vienā un tajā pašā administratīvajā struktūrā.
- Aeronavigācijas pakalpojumus Eiropas Savienībā var sniegt ar noteikumu, ka pakalpojumu sniedzējs ir unikāla sertifikāta turētājs, cita starpā ievērojot prasības par finansiālo atbildību un apdrošināšanu, kas ir iekļautas *EASA* regulas projektā.
- Gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzējs saskaņā ar tirgus nosacījumiem var iepirkt aeronavigācijas pakalpojumus, piemēram, sakarus, navigācijas un novērošanas pakalpojumus, aeronavigācijas lidojumu informācijas pakalpojumus, lidojumu meteoroloģiskos pakalpojumus, kā arī *ATM* datu pakalpojumus, un lidostas saskaņā ar tirgus nosacījumiem var iepirkt termināla gaisa satiksmes pakalpojumus.
- Dalībvalstis joprojām ir atbildīgas par darbības uzlabošanas plānošanas procesu, savukārt Komisija pārbauda darbības uzlabošanas plānu saskanību ar ES mērogā noteiktajiem darbības uzlabošanas mērķiem.
- Maksas nosaka saskaņā ar Eirokontroles (*Eurocontrol*) principiem, un, lai izvairītos no ietekmes uz valstu budžetiem, pārraudzības izmaksas joprojām ir attiecināmas saskaņā ar tarifkācijas sistēmu. Dalībvalstis nosaka vienības likmes pēc tam, kad Komisija tās ir pārbaudījusi.
- Tas, kādi vidiskie ieguvumi rodas, ieviešot obligātās maksu modulācijas Eiropas līmenī, joprojām nav pierādīts un rada virkni fundamentālu juridisku, ekonomisku un tehnisku jautājumu, jo īpaši attiecībā uz ieņēmumu pārdali Eiropas Savienībā un ietekmi uz konkurenci attiecībā pret trešo valstu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem. Lai arī dalībvalstīm veikt tarifu modulāciju ir iespējams, ir vajadzīga priekšizpēte, lai šādu modulāciju īstenotu ES līmenī.

14. Ciktāl ir runa par *EASA* priekšlikumu, lielākā daļa delegāciju jau no paša sākuma ļoti skaidri norādīja, ka tās dod priekšroku, lai darbības izvērtēšanas iestāde (DII) saglabātu padomdevējas lomu, nevis lai tā ietilptu *EASA* struktūrās. Šā iemesla dēļ priekšlikumā ir veiktas būtiskas izmaiņas. Turklāt Komisijas ierosināto saimniecisko sertifikātu prezidentvalsts grozītajā pārstrādātās redakcijas priekšlikumā ir pārveidojusi par saimniecisko prasību kopumu, kas iekļauti grozītās *EASA* pamatregulas projektā.
15. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2021. gada 5. maijā sniedza turpmākas norādes par četriem vēl neatrisinātajiem jautājumiem, kas galvenokārt attiecas uz dažu aeronavigācijas pakalpojumu liberalizāciju un darbības izvērtēšanas iestādes (DII) lomu ⁶:
- Dažu aeronavigācijas pakalpojumu un termināla gaisa satiksmes pakalpojumu iepirkumam saskaņā ar tirgus nosacījumiem joprojām ir vajadzīga dalībvalstu atļauja.
 - Aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri saskaņā ar tirgus nosacījumiem konkurē uz aeronavigācijas pakalpojumu vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšanu vai iesaistās šādu pakalpojumu sniegšanā, ar minētajiem pakalpojumiem saistītās darbības nav jānodod darījumdarbības vienībai, kas darbojas neatkarīgi. Tomēr tiem ir jānodrošina, ka konti ir nodalīti un pārredzami.
 - Ir noteikts, ka aeronavigācijas pakalpojumu vai termināla gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju galvenajai darījumdarbības vietai ir jāatrodas dalībvalsts teritorijā, un 50 % jāpieder dalībvalstīm vai dalībvalstu valstspiederīgajiem un jābūt to faktiskā kontrolē. Neraugoties uz to, tika pausts atbalsts atkāpei attiecībā uz sertificētiem globālo satelītpakalpojumu sniedzējiem, kas jau darbojas ES.
 - Darbības izvērtēšanas iestāde (DII) saglabā savu padomdevējas lomu un neuzņemas regulatīvo lomu, kā ierosināts grozītajā pārstrādātās redakcijas priekšlikumā. Turklāt dalībvalstis nepauda savu galīgo viedokli nedz par struktūru, kuras ietvaros minētā iestāde būtu jāizveido, nedz par to, vai tā būtu jāizveido neatkarīgi.
16. Pēc šīm debatēm prezidentvalsts atgriezās pie darba sagatavošanas struktūras, lai turpinātu vēl divas diskusijas par pēdējiem neatrisinātajiem jautājumiem.

⁶ Dok. ST 8030/21 ADD 1 un ADD 2.

17. 2021. gada 26. maijā prezidentvalsts kompromisa tekstu iesniedza Pastāvīgo pārstāvju komitejā, atrisinot pēdējos vēl neatrisinātos jautājumus:

- attiecībā uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanu, ciktāl ir runa par iespēju, ka dalībvalstis paredz nosacījumus savu valstspiederīgo īpašumtiesībām un kontrolei un iekārtu izveidei un izmantošanai to teritorijā, šī iespēja tiek ierobežota tikai uz tiem gadījumiem, kad no šādu nosacījumu piemērošanas neizriet nepamatots pakalpojumu sniegšanas brīvības vai brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums.
- Kas attiecas uz prasībām par to, ka aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kuri atlasīti vai izraudzīti iepirkuma procedūras rezultātā, galvenajai darījumdarbības vietai ir jāatrodas dalībvalsts teritorijā un 50 % jāpieder dalībvalstīm vai dalībvalstu valstspiederīgajiem un jābūt to faktiskā kontrolē, – atkāpe tiek piešķirta vienīgi tiem sertificētajiem globālo satelītpakalpojumu sniedzējiem, kuri jau ir sertificēti darboties ES.
- Izvērtējot gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju darbību, priekšroka būtu jādod drošības un vides apsvērumiem.
- Skaidri un izsmeļoši ir noteiktas tīkla pārvaldnieka funkcijas un uzdevumi. Tīkla pārvaldnieks lēmumus pieņem sadarbībā balstītas lēmumu pieņemšanas procesā, kurā iesaistītas attiecīgās ieinteresētās personas. Dalībvalstis lēmumu pieņemšanas procesā ir iesaistītas attiecībā uz stratēģiski svarīgiem lēmumiem un / vai suverenitātes jautājumiem. Tiek precizēta arī Tīkla pārvaldības padomes loma.

18. Plašs delegāciju vairākums lūdza vārdu, lai paustu atzinību par prezidentvalsts paveikto darbu un lai pasvītrotu delikāto līdzsvaru, kāds panākts ierosinātajā kompromisā, kurš atspoguļo dalībvalstu vairākuma lūgumus un nostājas. Pamatojoties uz delegāciju komentāriem, prezidentvalsts ierosināja kompromisa tekstos veikt šādus papildu grozījumus:

- jaunā apsvērumā tiks skaidri norādīts, ka grozītā pārstrādātās redakcijas regula neparedz prasību sertificēt tos signālus, ko sniedz globālās navigācijas satelītu sistēmas (*GNSS*).
- 43. apsvēruma tiks grozīts, lai jo īpaši uzsvērtu vajadzību apspriesties ar profesionālajām darbinieku organizācijām.

- 17. pantā tiks ieviests jauns 2.a punkts, lai tīkla krīzes gadījumā paredzētu iespēju apturēt darbības uzlabošanas shēmu.
- No 26. panta 4. punkta tiks svītrotas atsauce uz tīkla pārvaldnieku un Tīkla pārvaldības padomi tīkla funkciju īstenošanai.
- 10. panta 3. punkta h) apakšpunktā, 10. panta 4. punktā, 13. panta 1. punktā, 13. panta 3. punkta c) apakšpunktā, 13.b panta 2. punktā, 2.a punktā un 2.a punktā un 2.b punktā un 22. un 25.a apsvērumā tiek svītrotas atsauces uz "izraudzītiem *MET* pakalpojumu sniedzējiem"; attiecīgi tiks grozīts 8. panta 5. punkts.

19. Pastāvīgo pārstāvju komiteja apstiprināja panākto kompromisu.

20. Komisija saglabā savu nostāju par kompromisa priekšlikumiem, kamēr tiek risinātas sarunas ar Eiropas Parlamentu.

4. NOBEIGUMS

21. Ņemot vērā minēto, Padome 2021. gada 3. jūnija sanāsmē tiek aicināta izskatīt dokumentos 9162/21 ADD 1 un ADD 2 izklāstītos tekstus un pieņemt vispārēju pieeju attiecībā uz priekšlikumiem.
