



V Bruseli 27. mája 2021
(OR. en)

9162/21

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

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

SPRÁVA

Od: Generálny sekretariát Rady
Komu: Rada

Č. predch. dok.: ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Č. dok. Kom.: ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20

Predmet: Zmenený návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady
o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie)
Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení
nariadenie (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o schopnosť Agentúry Európskej
únie pre bezpečnosť letectva pôsobiť ako orgán na preskúmanie
výkonnosti jednotného európskeho neba
– všeobecné smerovanie

1. ÚVOD

1. Komisia 22. septembra 2020 predložila Európskemu parlamentu a Rade pomocou techniky prepracovania zmenený návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o implementácii jednotného európskeho neba¹ (ďalej len „zmenený návrh prepracovaného znenia“), ako aj návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o schopnosť Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva pôsobiť ako orgán na preskúmanie výkonnosti jednotného európskeho neba² (ďalej len „návrh o EASA“).

¹ ST 10840/21 + ADD 1

² ST 10841/21 + COR 1

2. Cieľom iniciatívy jednotné európske nebo je zvýšiť celkovú efektívnosť spôsobu organizácie a riadenia európskeho vzdušného priestoru prostredníctvom reformy odvetvia leteckých navigačných služieb. Hlavným dôvodom, prečo Komisia predložila túto revíziu, je aktualizovať a prepracovať súčasné právne predpisy týkajúce sa jednotného európskeho neba vzhľadom na získané skúsenosti.
3. Komisia prijala pôvodný návrh prepracovaného znenia na implementáciu jednotného európskeho neba v roku 2013³. Zatiaľ čo pôvodné ciele a zásady uvedeného návrhu zostávajú rovnaké, zmenený návrh prepracovaného znenia sa osobitne zameriava na urýchlenie adaptácie leteckých navigačných služieb na základe týchto zásad a cieľov.
4. Jedným z prvkov zmien navrhnutých v tejto súvislosti je zriadenie stálej funkcie orgánu na preskúmanie výkonnosti (PRB), ktorú má vykonávať Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA). Na tento účel bolo potrebné vykonať v nariadení (EÚ) 2018/1139 viacero zmien.

2. PRÁCA V INÝCH INŠTITÚCIÁCH

5. Európsky parlament počas 7. volebného obdobia určil za gestorský výbor pre návrh prepracovaného znenia o implementácii jednotného európskeho neba Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajcu vymenoval Mariana-Jeana Marinescu (PPE, RO). Európsky parlament prijal k uvedenému návrhu pozíciu v prvom čítaní. V nadväznosti na zmenený návrh prepracovaného znenia, ktorý predložila Komisia, Európsky parlament v rámci príprav na rokovania s Radou opäť rokuje o návrhu vo výbore TRAN. Pán Marian-Jean Marinescu bol potvrdený ako spravodajca pre tento spis počas 9. volebného obdobia. Očakáva sa, že Európsky parlament zaktualizuje svoju pozíciu v prvom čítaní 17. júna 2021.
6. Pokiaľ ide o návrh o EASA, za spravodajcu bol počas 9. volebného obdobia Európskeho parlamentu vymenovaný pán Bogusław Liberadzki (SD, PL). Európsky parlament rokuje o tomto návrhu vo výbore TRAN a očakáva sa, že svoju pozíciu v prvom čítaní prijme v nadchádzajúcich mesiacoch.

³ ST 11501/2013

7. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal stanovisko k obom spisom 2. decembra 2020, zatiaľ čo Európsky výbor regiónov rozhodol, že stanovisko nevydá.
8. Španielsky parlament, maltský parlament a Senát Talianskej republiky prijali stanoviská k uplatňovaniu zásad subsidiarity a proporcionality v súvislosti so zmeneným návrhom prepracovaného znenia.
9. Senát Talianskej republiky a španielsky parlament predložili stanovisko k uplatňovaniu zásady subsidiarity v súvislosti s návrhom o EASA.

3. PRÁCA V RADE

10. Pracovná skupina pre leteckú dopravu začala na týchto dvoch návrhoch pracovať v októbri 2020 prostredníctvom neformálnych videokonferencií svojich členov, a to všeobecnou prezentáciou návrhov. Tieto spisy sú odvtedy stále na programe a rokovalo sa o nich celkovo 23-krát.
11. Členovia Rady (TTE, doprava) uskutočnili na videokonferencii 8. decembra 2020 počiatočnú diskusiu o smerovaní s cieľom poskytnúť usmernenia pre nasledujúce rokovania v prípravných orgánoch⁴.
12. K návrhom nie je pripojené posúdenie vplyvu. Komisia sa domnieva, že posúdenie vplyvu pôvodného návrhu prepracovaného znenia z roku 2013 je stále platné, pričom ho doplnila o pracovný dokument útvarov Komisie⁵. Delegáti vyjadrili obavy v súvislosti s nedostatočným odôvodnením a analýzou nákladov a prínosov viacerých nových opatrení navrhnutých Komisiou, najmä zriadenia orgánu na preskúmanie výkonnosti (PRB), spoločnej jednotkovej sadzby poplatkov a povinnej úpravy poplatkov na úrovni EÚ.

⁴ ST 12611/20

⁵ ST 11020/20

13. Pokiaľ ide o zmenený návrh prepracovaného znenia, členovia pracovnej skupiny pre leteckú dopravu plne podporujú celkové ciele jednotného európskeho neba. Delegáti však spochybnili primeranosť a účinnosť niektorých navrhovaných zmien a ich súlad so zvrchovanými právami a povinnosťami členských štátov vo vzťahu k ich vzdušnému priestoru. Členovia pracovnej skupiny pre leteckú dopravu sa venovali viacerým otázkam, pokiaľ ide o návrh Komisie, a vypracovali tieto alternatívne riešenia:

- Národné dozorné orgány musia byť nezávislé od poskytovateľov leteckých navigačných služieb, pričom členským štátom sa ponecháva flexibilita, pokiaľ ide o sústredenie funkcií hospodárskeho dohľadu a dohľadu nad bezpečnosťou v rámci jedného administratívneho subjektu.
- Poskytovanie leteckých navigačných služieb v EÚ je podmienené získaním jedinečného osvedčenia, spolu s ktorým je potrebné splniť požiadavky na finančnú zodpovednosť a poistenie, ktoré boli zahrnuté do návrhu nariadenia o EASA.
- Poskytovatelia letových prevádzkových služieb môžu za trhových podmienok obstarávať letecké navigačné služby, ako sú komunikačné, navigačné a prehľadové služby, letecké informačné služby, letové meteorologické služby, ako aj dátové služby ATM, a letiská môžu za trhových podmienok obstarávať terminálne letové prevádzkové služby.
- Členské štáty sú naďalej zodpovedné za proces plánovania výkonnosti, zatiaľ čo Komisia overuje súlad plánov výkonnosti s výkonnosťnými cieľmi na úrovni EÚ.
- Poplatky sa stanovujú v súlade so zásadami organizácie EUROCONTROL a aby sa zabránilo vplyvu na vnútroštátne rozpočty, náklady na dohľad zostávajú oprávnenými nákladmi v rámci systému spoplatňovania. Členské štáty stanovujú jednotkové sadzby po overení Komisiou.
- Environmentálny prínos povinnej úpravy poplatkov na európskej úrovni sa nepreukázal a vyvoláva niekoľko zásadných právnych, hospodárskych a technických otázok, najmä pokiaľ ide o prerozdelenie príjmov v rámci EÚ a vplyv na hospodársku súťaž vo vzťahu k poskytovateľom leteckých navigačných služieb z tretích krajín. Zatiaľ čo úprava poplatkov členskými štátmi je možná, na vykonanie takejto úpravy na úrovni EÚ je potrebná štúdia uskutočniteľnosti.

14. Pokiaľ ide o návrh o EASA, veľká väčšina delegácií sa už na začiatku veľmi jasne vyjadrila, že orgán na preskúmanie výkonnosti by si podľa nich mal zachovať poradnú úlohu a nemal byť fungovať v rámci štruktúr EASA. To viedlo k značným zmenám tohto návrhu. Predsedníctvo okrem toho zmenilo osvedčenie ekonomickej spôsobilosti, ktoré navrhla Komisia v zmenenom návrhu prepracovaného znenia, na súbor ekonomických požiadaviek zahrnutých do návrhu zmeneného základného nariadenia o EASA.
15. Výbor stálych predstaviteľov poskytol 5. mája 2021 ďalšie usmernenia k štyrom nevyriešeným otázkam týkajúcim sa najmä liberalizácie určitých leteckých navigačných služieb a úlohy orgánu na preskúmanie výkonnosti⁶:
- Obstarávanie určitých leteckých navigačných služieb a terminálnych letových prevádzkových služieb za trhových podmienok naďalej podlieha povoleniu členských štátov.
 - Poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí súťažia o poskytovanie leteckých navigačných služieb alebo terminálnych letových prevádzkových služieb alebo sa na nich podieľajú za trhových podmienok, nemusia činnosti súvisiace s týmito službami vykonávať v rámci obchodného subjektu, ktorý vykonáva svoju činnosť nezávisle. Musia však zabezpečiť oddelenie a transparentnosť účtov.
 - Od poskytovateľov leteckých navigačných služieb alebo terminálnych letových prevádzkových služieb za trhových podmienok sa vyžaduje, aby mali hlavné miesto svojej podnikateľskej činnosti na území členského štátu, boli v 50 % vlastníctve členských štátov alebo ich štátnych príslušníkov a aby boli účinne kontrolované členskými štátmi alebo ich štátnymi príslušníkmi. Podporila sa však výnimka pre certifikovaných poskytovateľov globálnych satelitných služieb, ktorí už pôsobia v EÚ.
 - Orgán na preskúmanie výkonnosti si zachováva poradnú úlohu a nepreberá regulačnú úlohu, ako sa navrhuje v zmenenom návrhu prepracovaného znenia. Členské štáty sa okrem toho nevyjadrili s konečnou platnosťou k tomu, v rámci akého subjektu by mal byť tento orgán zriadený, ani k tomu, či by mal byť zriadený samostatne.
16. Po tejto diskusii predsedníctvo vrátilo vec prípravnému orgánu na ďalšie dve rokovania, na ktorých sa diskutovalo o posledných nevyriešených otázkach.

⁶ ST 8030/21 + ADD 1 a ADD 2

17. Predsedníctvo 26. mája 2021 predložilo Výboru stálych predstaviteľov kompromisné znenie, ktoré prinieslo riešenie posledných otvorených otázok:

- Pokiaľ ide o určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb, možnosť členských štátov uložiť podmienky vlastníctva a kontroly ich štátnymi príslušníkmi a usadenia sa a využívania zariadení na ich území sa obmedzuje na prípady, keď by uplatňovanie takýchto podmienok neznamenal neodôvodnené obmedzenie slobody poskytovať služby alebo slobody usadiť sa.
- Pokiaľ ide o požiadavku, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ktorí boli vybratí alebo určení na základe verejného obstarávania, mali svoje hlavné miesto podnikateľskej činnosti na území členského štátu a aby boli v 50 % vlastníctve a pod účinnou kontrolou členských štátov alebo štátnych príslušníkov členských štátov, výnimka sa udeľuje len certifikovaným poskytovateľom globálnych satelitných služieb, ktorí už majú osvedčenie na prevádzku v EÚ.
- Pri posudzovaní výkonnosti poskytovateľov letových prevádzkových služieb by mali mať prednosť bezpečnostné a environmentálne aspekty.
- Úlohy manažéra siete sú jasne a vyčerpávajúco vymedzené. Manažér siete bude prijímať rozhodnutia na základe postupu kooperatívneho rozhodovania, do ktorého budú zapojené relevantné zainteresované strany. Členské štáty sú zapojené do rozhodovacieho procesu v prípade rozhodnutí strategického významu a/alebo záležitostí, ktoré spadajú pod zvrchované právomoci. Objasňuje sa aj úloha rady pre riadenie siete.

18. Veľká väčšina delegácií ocenila prácu predsedníctva a zdôraznila krehkú rovnováhu navrhovaného kompromisu, ktorý odráža požiadavky a pozície väčšiny členských štátov. Predsedníctvo na základe pripomienok delegácií navrhlo, aby sa v kompromisných zneniach vykonali tieto dodatočné zmeny:

- Vloží sa nové odôvodnenie, v ktorom sa objasní, že zmenené prepracované nariadenie nevyžaduje certifikáciu signálov globálnych navigačných satelitných systémov (GNSS).
- Odôvodnenie 43 sa upraví tak, aby sa zdôraznila najmä potreba konzultácií s profesionálnymi organizáciami zamestnancov.

- Do článku 17 sa vloží nový odsek 2a, v ktorom sa stanoví možnosť pozastaviť systém výkonnosti v prípade krízovej situácie v sieti.
- Z článku 26 ods. 4 sa vypustí odkaz na manažéra siete a radu pre riadenie siete v súvislosti s vykonávaním funkcií siete.
- V článku 10 ods. 3 písm. h), článku 10 ods. 4, článku 13 ods. 1, článku 13 ods. 3 písm. c), článku 13b ods. 2, 2a a 2b a v odôvodneniach 22 a 25a sa vypustia odkazy na „určených poskytovateľov meteorologických služieb“; v tomto zmysle sa upraví aj článok 8 ods. 5.

19. Výbor stálych predstaviteľov dosiahnuté kompromisné znenie potvrdil.

20. Komisia si vyhradzuje svoju pozíciu ku kompromisným návrhom do ukončenia rokovaní s Európskym parlamentom.

4. ZÁVERY

21. Vzhľadom na uvedené sa Rada vyzýva, aby na svojom zasadnutí 3. júna 2021 preskúmala znenia uvedené v dokumentoch 9162/21 ADD 1 a ADD 2 a aby k návrhom prijala všeobecné smerovanie.