

Bruselj, 27. maj 2021  
(OR. en)

9162/21

---

Medinstitucionalni zadevi:  
2020/0264(COD)  
2013/0186(COD)

---

AVIATION 134  
CODEC 772  
IA 101

## POROČILO

---

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
Št. dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Zadeva:	Spremenjeni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba (prenovitev)  Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2018/1139 glede zmožnosti Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu, da deluje kot organ za oceno uspešnosti za enotno evropsko nebo  – splošni pristop

---

### 1. UVOD

1. Komisija je 22. septembra 2020 Evropskemu parlamentu in Svetu z uporabo metode prenovitve predložila spremenjeni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba<sup>1</sup> (v nadaljnjem besedilu: spremenjeni predlog za prenovitev), pa tudi predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (EU) 2018/1139 glede zmožnosti Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu, da deluje kot organ za oceno uspešnosti za enotno evropsko nebo<sup>2</sup> (v nadaljnjem besedilu: predlog o EASA).

---

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

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

2. Cilj pobude o enotnem evropskem nebu je izboljšati splošno učinkovitost organizacije in upravljanja evropskega zračnega prostora, in sicer z reformo letalskega sektorja, ki zagotavlja navigacijske službe zračnega prometa. Glavni razlogi za to, da Komisija predlaga revizijo, so, da ob upoštevanju izkušenj posodobi in prenovi veljavno zakonodajo v zvezi z enotnim evropskim nebom.
3. Komisija je leta 2013 sprejela prvotni predlog za prenovitev za izvajanje enotnega evropskega neba<sup>3</sup>. Medtem ko prvotni cilji in načela navedenega predloga ostajajo enaki, se spremenjeni predlog za prenovitev posebej osredotoča na pospeševanje prilagajanja navigacijskih služb zračnega prometa ob upoštevanju teh načel in ciljev.
4. Eden od elementov sprememb, predlaganih v zvezi s tem, je bila vzpostavitev funkcije stalnega organa za oceno uspešnosti, ki naj bi jo opravljala Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA). Ureditve, potrebne za te namene, so zahtevale več sprememb Uredbe (EU) 2018/1139.

## **2. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH**

5. Evropski parlament je v svojem sedmem parlamentarnem obdobju Odbor za promet in turizem (TRAN) imenoval za pristojni odbor za predlog za prenovitev o izvajanju enotnega evropskega neba ter za poročevalca imenoval Mariana-Jeana Marinescuja (EPP, RO). Evropski parlament je sprejel stališče v prvi obravnavi o navedenem predlogu. Po spremenjenem predlogu za prenovitev, ki ga je predložila Komisija, Evropski parlament ponovno razpravlja o predlogu v odboru TRAN in se pripravlja na pogajanja s Svetom. Marian-Jean Marinescu je bil v devetem parlamentarnem obdobju ponovno potrjen kot poročevalec za to zadevo. Evropski parlament naj bi svoje stališče v prvi obravnavi posodobil 17. junija 2021.
6. Po drugi strani je bil Bogusław Liberadzki (SD, PL) v devetem parlamentarnem obdobju Evropskega parlamenta imenovan za poročevalca za predlog o EASA. Evropski parlament razpravlja o navedenem predlogu v odboru TRAN in naj bi stališče v prvi obravnavi sprejel v prihodnjih mesecih.

---

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

7. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o obeh zadevah sprejel 2. decembra 2020, Evropski odbor regij pa je sklenil, da ne bo dal mnenja.
8. Španski parlament, malteški parlament in senat Republike Italije so sprejeli mnenja o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti v zvezi s spremenjenim predlogom za prenovitev.
9. Senat Republike Italije in španski parlament sta predložila mnenji o uporabi načela subsidiarnosti v zvezi s predlogom o EASA.

### 3. DELO V SVETU

10. Delovna skupina za zračni promet je prek neformalnih videokonferenc svojih članov in članic oktobra 2020 začela delo v zvezi z obema predlogoma s splošno predstavitevjo predlogov. Od takrat sta bili ti zadevi ves čas na dnevnem redu, in sicer skupaj 23-krat.
11. Člani in članice Sveta (PTE, promet) so na videokonferenci 8. decembra 2020 opravili začetno orientacijsko razpravo, na kateri so bile dane smernice za nadaljnje razprave v pripravljalnih telesih<sup>4</sup>.
12. Predlogoma ni priložena ocena učinka. Komisija meni, da je ocena učinka iz leta 2013 za prvotni predlog za prenovitev še vedno veljavna, in jo je dopolnila z delovnim dokumentom služb Komisije<sup>5</sup>. Delegati in delegatke so izrazili pomisleke glede pomanjkljive utemeljitve ter analize stroškov in koristi za več novih ukrepov, ki jih je predlagala Komisija, zlasti ustanovitev organa za oceno uspešnosti, skupno ceno na enoto za pristojbine in obvezno prilagajanje pristojbin na ravni EU.

---

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

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

13. Kar zadeva spremenjeni predlog za prenovitev, člani in članice Delovne skupine za zračni promet v celoti podpirajo splošne cilje enotnega evropskega neba. Vendar so delegati in delegatke podvomili v sorazmernost in učinkovitost nekaterih predlaganih sprememb ter njihovo skladnost s suverenimi pravicami in odgovornostmi držav članic v njihovem zračnem prostoru. Člani in članice Delovne skupine za zračni promet so obravnavali več vprašanj v zvezi s predlogom Komisije in oblikovali naslednje alternativne rešitve:

- Nacionalni nadzorni organi morajo biti neodvisni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, države članice pa morajo ob tem ohraniti prožnost, da funkcije ekonomskega nadzora in nadzora varnosti organizirajo v istem upravnem subjektu.
- Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa v EU je pogojeno z enotnim certifikatom, vključno z zahtevami glede finančne odgovornosti in zavarovanja, ki so bile vključene v osnutek uredbe o EASA.
- Izvajalci služb zračnega prometa lahko pod tržnimi pogoji naročajo navigacijske službe zračnega prometa, kot so komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe, aeronavtične službe informacij za letenje, meteorološke službe za letenje in podatkovne službe upravljanja zračnega prometa, letališča pa lahko pod tržnimi pogoji naročajo službe zračnega prometa na terminalih.
- Države članice so še naprej odgovorne za postopek načrtovanja uspešnosti, Komisija pa preverja skladnost načrtov uspešnosti s cilji uspešnosti za celotno EU.
- Pristojbine se določijo v skladu z načeli Eurocontrola, da pa bi se izognili učinkom na nacionalne proračune, stroški nadzora ostajajo upravičeni v okviru sistema pristojbin. Države članice po preverjanju s strani Komisije določijo cene na enoto.
- Okoljske koristi obveznega prilagajanja pristojbin na evropski ravni niso bile dokazane in vzbujajo številna temeljna pravna, gospodarska in tehnična vprašanja, zlasti v zvezi s prerazporeditvijo prihodkov v okviru EU in učinkom na konkurenco v odnosu do izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa iz tretjih držav. Medtem ko je prilagajanje pristojbin s strani držav članic mogoče, je za izvedbo takšnega prilagajanja na ravni EU potrebna študija izvedljivosti.

14. V zvezi s predlogom o EASA je velika večina delegacij že na začetku zelo jasno navedla, da se zavzemajo za to, da se svetovalna vloga ohrani pri organu za oceno uspešnosti, ne pa v okviru struktur EASA. To je privedlo do znatnih sprememb navedenega predloga. Predsedstvo je poleg tega spremenilo tudi gospodarski certifikat, ki ga je Komisija predlagala v spremenjenem predlogu za prenovitev, v sklop gospodarskih zahtev, vključenih v osnutek spremenjene osnovne uredbe o EASA.
15. Odbor stalnih predstavnikov je 5. maja 2021 zagotovil dodatne smernice v zvezi s štirimi nerešenimi vprašanji, zlasti v zvezi z liberalizacijo nekaterih navigacijskih služb zračnega prometa in vlogo organa za oceno uspešnosti<sup>6</sup>:
- Za javno naročanje nekaterih navigacijskih služb zračnega prometa in služb zračnega prometa na terminalih pod tržnimi pogoji je še vedno potrebno dovoljenje držav članic.
  - Izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, ki se potegujejo za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa ali služb zračnega prometa na terminalih pod tržnimi pogoji ali se ukvarjajo z njimi, dejavnosti, povezanih z navedenimi službami, ni treba prenesti v poslovni subjekt, ki deluje neodvisno. Vendar morajo zagotoviti ločenost in preglednost računov.
  - Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ali služb zračnega prometa na terminalih pod tržnimi pogoji morajo imeti glavno poslovno enoto na ozemlju države članice ter morajo biti v 50-odstotni lasti in pod dejanskim nadzorom držav članic ali državljanov držav članic. Vendar je bila zagotovljena podpora odstopanju za certificirane ponudnike globalnih satelitskih služb, ki že delujejo v EU.
  - Organ za oceno uspešnosti ohranja svetovalno vlogo in ne prevzema regulativne vloge, kot je predlagano v spremenjenem predlogu za prenovitev. Poleg tega se države članice niso dokončno izrekle o subjektu, v okviru katerega bi ga bilo treba ustanoviti, in o tem, ali bi ga bilo treba ustanoviti neodvisno.
16. Predsedstvo se je po tej razpravi spet obrnilo na pripravljalno telo za dve nadaljnji razpravi o zadnjih preostalih vprašanjih.

---

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

17. Predsedstvo je 26. maja 2021 Odboru stalnih predstavnikov predstavilo kompromisno besedilo, v katerem sta rešeni zadnji odprti vprašanji:

- V zvezi z imenovanjem izvajalcev služb zračnega prometa je možnost držav članic, da določijo pogoje glede lastništva in nadzora svojih državljanov ter ustanavljanja in uporabe objektov na svojem ozemlju, omejena na primere, v katerih uporaba takšnih pogojev ne bi pomenila neupravičene omejitve svobode opravljanja storitev ali svobode ustanavljanja.
- V zvezi z zahtevami, da morajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, izbrani ali imenovani na podlagi postopka javnega naročanja, imeti svojo glavno poslovno enoto na ozemlju države članice ter biti v 50-odstotni lasti in pod dejanskim nadzorom držav članic ali državljanov držav članic, je bilo odstopanje odobreno samo za certificirane izvajalce globalnih satelitskih storitev, ki so že certificirani za delovanje v EU.
- Pri ocenjevanju uspešnosti izvajalcev služb zračnega prometa bi morali imeti prednost varnostni in okoljski vidiki.
- Vloge in naloge upravljavca omrežja so jasno in izčrpno opredeljene. Upravljavec omrežja bo odločitve sprejemal v okviru postopka sodelovalnega odločanja, v katerega bodo vključeni ustrezni deležniki. Države članice bodo vključene v postopek odločanja v zvezi z odločitvami strateškega pomena in/ali vprašanji suverenosti. Pojasnjena je tudi vloga odbora za upravljanje omrežja.

18. Velika večina delegacij je pohvalila delo predsedstva in izpostavila občutljivo ravnotežje predlaganega kompromisa, ki upošteva zahteve in stališča večine držav članic. Predsedstvo je na podlagi pripomb delegacij predlagalo naslednje dodatne spremembe kompromisnih besedil:

- v novi uvodni izjavi bo pojasnjeno, da spremenjena prenovljena uredba ne zahteva certificiranja signalov, ki jih zagotavljajo globalni satelitski navigacijski sistemi (GNSS).
- Uvodna izjava 43 bo spremenjena tako, da se poudari zlasti potreba po posvetovanju z organizacijami strokovnega osebja.

- V člen 17 bo vključen nov odstavek 2a, v katerem bo določena možnostčasne prekinitve načrta uspešnosti v primeru kriznih razmer v omrežju.
- Iz člena 26(4) bo črtan sklic na upravljavca omrežja in odbor za upravljanje omrežja v zvezi z izvajanjem funkcij omrežja.
- Iz členov 10(3)h), 10(4), 13(1), 13(3)c), 13b(2), (2a) in (2b) ter uvodnih izjav 22 in 25a bodo črtani sklici na „imenovane izvajalce služb MET“. Člen 8(5) bo ustrezno spremenjen.

19. Odbor stalnih predstavnikov je potrdil dosežen kompromis.

20. Komisija bo stališče o kompromisnih predlogih ohranila do pogajanj z Evropskim parlamentom.

#### 4. ZAKLJUČKI

21. Svet naj v skladu z navedenim na seji 3. junija 2021 preuči besedila iz dok. 9162/21 ADD1 in ADD2 ter sprejme splošni pristop glede predlogov.

---