

Брюксел, 27 май 2021 г.
(OR. en)

9162/21

Междуинституционални
досиета:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	ST 8419/21 + ADD1 + COR1, ADD2-3
№ док. Ком.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Относно:	Изменено предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе (преработен текст) Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1139 по отношение на капацитета за действие на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз като орган за преглед на ефективността на Единното европейско небе – Общ подход

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 22 септември Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета измененото предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе¹, в което е използвана техниката на преработения текст (наричано по-нататък „измененото предложение за преработване“), както и предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1139 по отношение на капацитета за действие на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз като орган за преглед на ефективността на Единното европейско небе² (наричано по-нататък „предложението за ЕААБ“).

¹ ST 10840/20 + ADD 1.

² ST 10841/20 + COR 1.

2. Инициативата „Единно европейско небе“ има за цел да подобри общата ефективност на организацията и управлението на европейското въздушно пространство чрез реформа на отрасъла, осигуряващ аеронавигационно обслужване. Основните мотиви на Комисията да представи преразгледания текст са в светлината на натрупания опит да се актуализира и преработи действащото законодателство относно Единното европейско небе.
3. Комисията прие първоначално предложение за преработване на прилагането на Единното европейско небе през 2013 г.³ Въпреки че първоначалните цели и принципи на това предложение остават същите, измененото предложение за преработване се съсредоточава по-специално върху ускоряването на адаптирането на аеронавигационното обслужване към тези принципи и цели.
4. Един от елементите на предложените в този контекст изменения се състоеше в създаването на функция на постоянен орган за преглед на ефективността (ОПЕ), която да се изпълнява от Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ). Мерките, необходими за тези цели, наложиха да бъдат направени няколко изменения на Регламент (ЕС) 2018/1139.

2. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

5. По време на седмия си парламентарен мандат Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по предложението за преработване за прилагането на Единното европейско небе и определи г-н Marian-Jean Marinescu (EPP, RO) за докладчик. Европейският парламент прие позицията си на първо четене по това предложение. След като Комисията представи изменено предложение за преработване, Европейският парламент отново обсъжда предложението в TRAN, тъй като подготвя преговорите със Съвета. Г-н Marian-Jean Marinescu отново беше потвърден за докладчик по досието по време на деветия парламентарен мандат. Очаква се Европейският парламент да актуализира позицията си на първо четене на 17 юни 2021 г.
6. От друга страна, г-н Bogusław Liberadzki (SD, PL) беше определен за докладчик по предложението за ЕААБ по време на 9-ия мандат на Европейския парламент. Европейският парламент обсъжда това предложение в TRAN и се очаква да приеме позицията си на първо четене през идните месеци.

³ ST 11501/2013.

7. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по двете досиета на 2 декември 2020 г., а Европейският комитетът на регионите реши да не изготвя становище.
8. Испанският парламент, парламентът на Малта и Сенатът на Италианската република приеха становища относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност във връзка с измененото предложение за преработване.
9. Сенатът на Италианската република и испанският парламент внесоха становище относно прилагането на принципа на субсидиарност по отношение на предложението за ЕААБ.

3. РАБОТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

10. Чрез неформалните видеоконференции на своите членове работна група „Въздушен транспорт“ започна работа по двете предложения през октомври 2020 г. с общо представяне на предложенията. Оттогава тези досиета са постоянно включени в дневния ред и разглеждани общо 23 пъти.
11. На видеоконференцията си от 8 декември 2020 г. членовете на Съвета (ТТЕ, транспорт) проведоха предварителен ориентационен дебат, за да дадат указания за следващите обсъждания, планирани в подготвителните органи⁴.
12. Предложенията не са придружени от оценка на въздействието. Комисията е на мнение, че оценката на въздействието, направена през 2013 г. за първоначалното предложение за преработване, все още е валидна и я допълни с работен документ на службите на Комисията⁵. Делегатите изразиха опасения относно липсата на обосновка и анализ на разходите и ползите за редица нови мерки, предложени от Комисията, по-специално създаването на орган за преглед на ефективността (ОПЕ), обща таксова единица и задължителното модулиране на таксите на равнище ЕС.

⁴ ST 12611/20.

⁵ ST 11020/20.

13. Що се отнася до измененото предложение за преработване, членовете на работна група „Въздушен транспорт“ изцяло подкрепят главните цели на Единното европейско небе. Делегатите обаче поставиха под въпрос пропорционалността и ефективността на някои от предложените изменения и това доколко те зачитат суверенните права и отговорности на държавите членки по отношение на тяхното въздушно пространство. Членовете на работна група „Въздушен транспорт“ разгледаха редица въпроси във връзка с предложението на Комисията и разработиха следните алтернативни решения:
- От националните надзорни органи се изисква да бъдат независими от доставчиците на аеронавигационно обслужване, като същевременно на държавите членки се оставя възможността да организират икономическия надзор и надзора на безопасността в една и съща административна единица.
 - Условие за предоставянето на аеронавигационно обслужване в рамките на ЕС е притежаването на единен сертификат, включващ изисквания за финансова отговорност и застраховка, които са включени в проекта за регламент за ЕААБ.
 - Доставчиците на обслужване на въздушното движение могат да възлагат, при пазарни условия, аеронавигационно обслужване, като например комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, аеронавигационно полетно-информационно обслужване, полетно-метеорологично обслужване, както и обслужване по предаване на данни за УВД, а летищата могат да възлагат, при пазарни условия, обслужване на въздушното движение в зоната на летището.
 - Държавите членки продължават да отговарят за процеса на планиране на ефективността, докато Комисията проверява съгласуваността на плановете за ефективност с целите за ефективност, валидни за целия ЕС.
 - Таксите се определят в съответствие с принципите на ЕВРОКОНТРОЛ, а за да се избегнат последиците за националните бюджети, разходите за надзор остават допустими по схемата за таксуване. Държавите членки определят таксовите единици след проверка от Комисията.
 - Ползата за околната среда от задължителното модулиране на таксите на европейско равнище не е доказана и повдига редица фундаментални правни, икономически и технически въпроси, по-специално по отношение на преразпределянето на приходите в рамките на ЕС и въздействието върху конкуренцията спрямо доставчиците на аеронавигационно обслужване от трети държави. Модулирането на таксите от страна на държавите членки е възможно, но за подобно модулиране на равнище ЕС е необходимо проучване на осъществимостта.

14. Що се отнася до предложението за ЕААБ, преобладаващото мнозинство от делегациите посочиха много ясно от самото начало, че предпочитат органът за преглед на ефективността (ОПЕ) да запази консултативна роля, а не в рамките на структурите на ЕААБ. Това доведе до значителни промени в това предложение. Освен това председателството замени икономическия сертификат, предложен от Комисията в измененото предложение за преработване, с набор от икономически изисквания, включени в проекта за изменение на основния регламент за ЕААБ.
15. На 5 май 2021 г. Комитетът на постоянните представители предостави допълнителни насоки по четири нерешени въпроса, свързани главно с либерализирането на някои услуги за аеронавигационно обслужване и с ролята на органа за преглед на ефективността (ОПЕ)⁶:
- Възлагането, при пазарни условия, на определени услуги за аеронавигационно обслужване и за обслужване на въздушното движение в зоната на летището продължава да зависи от разрешението на държавите членки.
 - Доставчиците на аеронавигационно обслужване, които се конкурират за или се занимават със предоставянето на аеронавигационно обслужване или обслужване на въздушното движение в зоната на летището при пазарни условия, не са длъжни да отделят дейностите, свързани с такова обслужване, в стопански субект, който функционира независимо. Те обаче трябва да гарантират разделянето и прозрачността на счетоводството.
 - От доставчиците на аеронавигационно обслужване или обслужване на въздушното движение в зоната на летището при пазарни условия се изисква основното им място на стопанска дейност да се намира на територията на държава членка и 50% от тях трябва да са притежавани и реално контролирани от държави членки или граждани на държави членки. Въпреки това беше подкрепена дерогация за сертифицирани доставчици на глобални спътникови услуги, които вече извършват дейност в ЕС.
 - Органът за преглед на ефективността (ОПЕ) запазва консултативната си роля и не поема регулаторна роля, както се предлага в измененото предложение за преработване. Освен това държавите членки не са се произнесли окончателно относно субекта, в рамките на който той следва да бъде установен, или дали следва да бъде създаден самостоятелно.
16. След този дебат председателството се обърна отново към подготвителния орган за две допълнителни обсъждания по последните нерешени въпроси.

⁶ ST 8030/21 + ADD 1 и ADD 2.

17. На 26 май 2021 г. председателството представи на Комитета на постоянните представители компромисен текст за разрешаване на последните нерешени въпроси:
- По отношение на определянето на доставчици на обслужване на въздушното движение възможността държавите членки да налагат условия те да са собственост и контролирани от граждани на същата държава членка и да са установени и използват съоръжения на тяхна територия е ограничена до случаите, в които прилагането на такива условия не би довело до необосновано ограничаване на свободата на предоставяне на услуги или свободата на установяване.
 - По отношение на изискванията за доставчиците на аеронавигационно обслужване, избрани или определени в резултат на процедура за възлагане на обществена поръчка, да са с основно място на стопанска дейност на територията на държава членка и 50% от тях да са притежавани и реално контролирани от държави членки или граждани на държави членки, дерогация се предоставя само на сертифицирани доставчици на глобални спътникови услуги, които вече са сертифицирани за извършване на дейност в ЕС.
 - Съображенията за безопасност и опазване на околната среда следва да имат предимство при оценката на работата на доставчиците на обслужване на въздушното движение.
 - Ролите и задачите на управителния орган на мрежата се определят ясно и изчерпателно. Управителният орган на мрежата ще взема решения чрез процес на съвместно вземане на решения с участието на съответните заинтересовани страни. Държавите членки участват в процеса на вземане на решения по отношение на решения от стратегическо значение и/или засягащи суверенитета. Изяснява се и ролята на управителния съвет на мрежата.
18. Голяма част от делегациите взеха думата, за да похвалят работата на председателството и да изтъкнат крехкото равновесие на предложения компромис, който отразява исканията и позициите на мнозинството от държавите членки. Въз основа на бележките на делегациите председателството предложи в компромисните текстове да се внесат следните допълнителни изменения:
- В ново съображение ще се поясни, че измененият преработен регламент не изисква сертифициране на сигналите, подавани от глобалните навигационни спътникови системи (ГНСС).
 - Съображение 43 ще бъде изменено, за да се подчертае по-специално необходимостта от консултации с професионалните организации на персонала.

- В член 17 ще бъде въведен нов параграф 2а, за да се предвиди възможността за спиране на схемата за ефективност в случай на криза в мрежата.
- Споменаването на управителния орган на мрежата и управителния съвет на мрежата за изпълнението на мрежовите функции ще бъде заличено от член 26, параграф 4.
- Споменаването на „определени доставчици на метеорологично обслужване“ ще бъде заличено в член 10, параграф 3, буква з), член 10, параграф 4, член 13, параграф 1, член 13, параграф 3, буква в), член 13б, параграфи 2, 2а и 2б и в съображения 22 и 25а; Член 8, параграф 5 ще бъде изменен съответно.

19. Комитетът на постоянните представители потвърди постигнатия компромис.

20. Комисията запазва позицията си по компромисните предложения до приключване на преговорите с Европейския парламент.

4. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

21. В светлината на посоченото по-горе Съветът се приканва на заседанието си на 3 юни 2021 г. да разгледа текстовете, поместени в документи 9162/21 ADD 1 и ADD 2, и да приеме общ подход по предложенията.
