EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 25.06.2008
SEC(2008) 2094

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Kopsavilkums novērtējumam attiecībā uz ietekmi, kāda būs priekšlikumam pārskatīt tiesību aktus Eiropas vienotās gaisa telpas jomā

{COM(2008) 388 galīgā redakcija }
{SEC(2008) 2093}

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Kopsavilkums novērtējumam attiecībā uz ietekmi, kāda būs priekšlikumam pārskatīt tiesību aktus Eiropas vienotās gaisa telpas jomā

Šī iniciatīva — izvērtēt, kāda būs Eiropas vienotās gaisa telpas (*Single European Sky* jeb *SES*) tiesību aktu[1] pārskatīšanas (2008/TREN/030) ietekme, — ir uzsākta, vadoties no ieteikumiem, kas ietverti divos nozīmīgos sagatavošanās ziņojumos: augsta līmeņa grupas ziņojumā par nākotnes tiesisko regulējumu aviācijas jomā (2007. gada jūlijs) un darbības pārskata komisijas ziņojumā „Izvērtējums Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīvas ietekmei uz *ATM*[2] darbību" (2006. gada decembris). *SES* priekšlikumi ietilps lielākā satvarā, kuru veidos vēl divi elementi: 1) *EASA* kompetences jomas paplašināšana, tajā iekļaujot gaisa satiksmes pārvaldību (*ATM*) un aeronavigācijas pakalpojumus (*ANS*), kā arī 2) *SESAR*[3] ģenerālplāna apstiprināšana. To specifikas dēļ *SESAR* un *EASA* priekšlikumus izvērtēs atsevišķi.

SES II, t.i., otrajā tiesību aktu kopumā, apsvērtie priekšlikumi neievieš jaunu likumdošanu kā tādu, bet drīzāk **konsolidē** iepriekšējo tiesību aktu kopumu (*SES* I) un **papildina** vispārējo regulējumu snieguma uzlabošanai. Šis satvars nostiprinās pakāpenisko pieeju tīklam (t.i., *network approach*) un ieviesīs jaunu jomu — sniegumu vides prasību ievērošanas ziņā.

Kāda ir problēma?

Pašreizējā gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*) sistēma darbojas **tās iespēju robežās**, un joprojām ir daudz kas paveicams tās uzlabošanai. Ir daudz trūkumu izmaksu un jaudas izteiksmē, turklāt *ATM* nedod iespēju mazināt aviācijas ietekmi uz vidi. Sistēma starpvalstu mērogā joprojām **nav vienota**, tīkli tajā nav sekmīgi koordinēti, un gaisa telpa netiek efektīvi izmantota. Šīs problēmas rada papildu izmaksas, kuru kopējā summa ik gadus ir vairāk nekā 3 miljardi euro.

Neoptimāla maršrutēšana (**lidojumu neefektivitāte**) izpaužas ne tikai laika un naudas zaudējumos, bet rada arī nevajadzīgu degvielas patēriņu un pārliekas emisijas. Tajā pat laikā ir paredzams, ka līdz 2020. gadam satiksme divkāršosies vai dažos reģionos pat trīskāršosies, sasniedzot tādu satiksmes apjomu, kuru ar pašreizējām tehniskām un organizatoriskām iespējām regulēt, garantējot drošību, būs ļoti grūti. Savukārt satiksmes pārslogotības pieaugumam var būt nopietnas sekas, kas skartu gan gaisa kuģu ekspluatantus, gan ekonomiku kopumā, piemēram, pieprasījums, kas netiktu apmierināts, mazāka konkurētspēja vai neizmantots ekonomikas potenciāls.

---

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004, ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai,
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā,
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā,
Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību.

[2] Pilnu dokumentā izmantoto saīsinājumu sarakstu skatīt **1. pielikumā**.

[3] *SESAR* ir Eiropas vienotās gaisa telpas *ATM* izpētes projekts, kura nolūks ir modernizēt *ATM* sistēmu gan tehnoloģiju, gan funkcionalitātes ziņā. Papildu informācijai sk. http://ec.europa.eu/transport/air_portal/sesame/index_en.htm and http://www.sesar-consortium.aero/.

Kādi ir galvenie problēmas cēloņi?

1. **Nav pakāpeniskas pieejas tīklam:** lidojumu maršrutus savulaik veidoja, vadoties no iekšzemes gaisa pārvadātāju vajadzībām, vai arī lai atspoguļotu vēsturiski radušos radionavigācijas tīklu. Kaut arī navigācijas tehnoloģijas un gaisa telpas izmantotāju vajadzības ir radikāli mainījušās, maršrutu tīkls ir tāds pats kā agrāk. Tā kā maršruti tiek izmantoti, lai novirzītu komerciālo satiksmi pa iepriekš noteiktām teritorijām, tādējādi nodrošinot pakalpojumu sniedzēju ienākumus, valstu izvēlētās stratēģijas rezultātā starptautisko lidojumu efektivitāte ir kļuvusi par sekundāru faktoru maršrutu tīkla plānošanā. Šo situāciju vēl vairāk apgrūtina tas, ka civilās un militārās aviācijas nozaru sadarbība nav optimāla.

2. **Nepietiekama dabisko monopolu pārraudzība:** gaisa satiksmes pārvaldība pamatā ir dabisks monopols (viens pakalpojumu sniedzējs katrā gaisa telpas blokā, jo ir tehniski šķēršļi un ieguldījumu izmaksās ir zaudējumi), tāpēc nav iespējami konkurences veicināti ieguvumi efektivitātes izteiksmē. Šī sistēma, kā arī attiecīgais mehānisms, kas paredz izmaksu atgūšanu pilnā apmērā, pakalpojumu sniedzējiem nav stimulējošs, un klientiem (t.i., gaisa telpas izmantotājiem) sniegto pakalpojumu kvalitāti tie neuzlabo. Tā vietā izveidojas attieksme, kuru raksturo pastāvošo problēmu tīša ignorance.

3. **Pārvalde:** lai gan ar vienotās gaisa telpas tiesību aktiem gaisa satiksmes pārvaldība tika ietverta Kopienas darbības jomā, būtiski pienākumi tika atstāti valstu ziņā. Ir atsevišķi sistēmas elementi, par kuriem atbild arī starpvaldību struktūras ar ierobežotām izpildes pilnvarām. Pašreizējie institucionālie noteikumi par *ATM* nav pielāgoti norisēm attiecīgajā nozarē (dažādu struktūru pārveidošana par komercuzņēmumiem, privatizācija u.c.), un ir vajadzīgs politiskās un likumdošanas funkcijas skaidri nodalīt no pārraudzības un pakalpojumu sniegšanas funkcijām.

Kādi ir galvenie politikas mērķi?

Vispārējais mērķis, kādēļ paredzēta vienotās gaisa telpas tiesību aktu pārskatīšana, ir nodrošināt, lai *ATM* sistēma faktiski nodrošinātu infrastruktūru aviācijas nozarei un citiem izmantotājiem, tādējādi panākot atbilstību Lisabonas stratēģijas mērķiem. Sniegumam jāizpaužas galvenokārt četrās svarīgākajās jomās, kuras ir šādas: izmaksu efektivitāte, lidojumu efektivitāte, kapacitāte/kavēšanās un lidojumdrošums. Pārskatītajā tiesību aktu kopumā kā skaidri definēts mērķis papildus būs iestrādāta vides aizsardzība, kas kļūs par vienu no pakalpojumu sniegšanas būtiskākajiem aspektiem un kritēriju maršrutu tīkla plānošanā.

Kādi ir galvenie līdzekļi, lai sasniegtu šos politikas mērķus?

Priekšlikuma mērķis ir uzlabot *ATM* sistēmas funkcionalitāti. Lai to pamazām sasniegtu, tiks izveidots **tiesisks regulējums** ar konkrētiem mērķiem. **Pakāpeniska pieeja tīklam** tiks sekmēta, lai risinātu vietēja mēroga problēmas, kuras ietekmē visas sistēmas darbību. Ja vien tas iespējams, ir jāparedz pakalpojumu **nodalīšana**, lai tos atvērtu konkurencei. Ar šādu regulējumu snieguma uzlabošanai pakalpojumu sniegšanas integrēšana funkcionālajos gaisa telpas blokos (*FAB*) būtu sekmīgāka.