

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā”, “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija)” un “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Kā paātrināt Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu” (pārstrādāta redakcija)”**

COM(2013) 408 final – COM(2013) 409 final – 2013/0187 (COD) un COM(2013) 410 final – 2013/0186 (COD)

(2014/C 170/20)

Ziņotājs: **McDONOGH kgs**

Eiropas Parlaments 2013. gada 1. jūlijā un Padome 2013. gada 17. jūlijā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. un 304. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā”, “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija)” un “Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Kā paātrināt Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu” (pārstrādāta redakcija)”*

COM(2013) 408 final – COM(2013) 409 final – 2013/0187 (COD) un COM(2013) 410 final – 2013/0186 (COD).

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2013. gada 19. novembrī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 494. plenārajā sesijā, kas notika 2013. gada 10. un 11. decembrī (11. decembra sēdē), ar 180 balsīm par, 1 balsi pret un 2 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Eiropas vienotās gaisa telpas (SES) izveidošana vēl joprojām ir Eiropas aviācijas politikas svarīga prioritāte, kam ir vēl neizmantots potenciāls nodrošināt ietaupījumus, kvalitātes un drošības uzlabošanu, vides ietekmes mazināšanu un jaudas palielināšanu aviācijas nozarē un Eiropas ekonomikā kopumā. Pēdējos gados par SES notikušajās debatēs Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) pastāvīgi ir pārstāvējusi pilsoniskās sabiedrības viedokli un ir pieņēmusi vairākus tematiskus atzinumus<sup>(1)</sup>, kuru izstrādē lielu ieguldījumu snieguši daudzi aviācijas nozares dalībnieki. Visos šajos atzinumos EESK ir viennozīmīgi atbalstījusi SES projektu.

1.2. Šie tiesību aktu priekšlikumi sekmēs attīstību, bet ne revolūciju, un virzību uz priekšu, un tie neaizstāj iepriekšējās reformas. Bet tiem būtu turpmākajos gados ievērojami jāveicina Eiropas ATM sistēmas pārvēršana par efektīvāku, integrētu gaisa darbības telpu, pamatojoties uz rezultātiem, kas sasniegti jau kopš 2004. gada.

1.3. EESK aicina dalībvalstis izrādīt iniciatīvu un politisko gribu ātri izveidot Eiropas vienoto gaisa telpu un aicina Eiropas Komisiju pilnībā uzņemties īstenošanas procesa vadību.

<sup>(1)</sup> OV C 182, 4.8.2009., 50.–55. lpp.; OV C 376, 22.12.2011., 38.–43. lpp.; OV C 198, 10.7.2013., 9.–13. lpp.

1.4. Lai īstenotu šo būtisko un jau sen nepieciešamo Eiropas gaisa telpas reformu, svarīgs elements ir visaptveroša darbības uzlabošanas shēma. Ņemot vērā, ka pirmajā pārskata periodā (RP1) izmaksu efektivitātes mērķus pilnībā sasniegt neizdevās, ir vēl būtiskāk otrajā pārskata periodā (RP2) izvirzīt mērķus, kas rosinātu izveidot patiesus funkcionālos gaisa telpas blokus (FGTB) un veidotu sinerģiju, kā arī likvidētu pašreizējo dublēšanos starp 37 aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem (ANSP).

1.5. Patiesas Eiropas vienotās gaisa telpas izveide – lai arī sākumā ir jāaskaras ar problēmām – Eiropā sekmēs aizvien intensīvāku gaisa satiksmi, radot nozīmīgas jaunas iespējas piedāvāt darba vietas un izredzes Eiropā veidot dispečeru karjeras struktūru.

1.6. Bez kavēšanās praksē jāīsteno plašs sociālais dialogs. Tikai visaptveroša cilvēkresursu partnerība Eiropas aviācijas nozarē var nodrošināt nepieciešamo vienprātīgo apņemšanos no visām pusēm un saskaņotu pieeju, lai izveidotu patiesu Eiropas vienoto gaisa telpu, tādējādi sekmējot nodarbinātību visos aviācijas vērtību ķēdes posmos, sniedzot ieguldījumu vides aizsardzībā un, kas nav mazāk svarīgi, arī labumu Eiropas patērētājiem.

1.7. Jācenšas pēc iespējas drīzāk FGTB apvienot un konsolidēt, un samazināt to skaitu. Virtuālo centru koncepcija ir tehniska inovācija, kas ir savietojama ar jaunās paaudzes gaisa satiksmes pārvaldības sistēmu (SESAR), un vienlaikus dod iespēju īstenot nepārtrauktu un sociālā ziņā pieņemamu pāreju. SESAR ieviešanai būs nepieciešama gaisa satiksmes pārvaldības (ATM) reforma. Jācenšas visā ES standartizēt ATM iekārtas.

1.8. Jāpārskata arī FGTB robežas, lai nodrošinātu, ka to forma un apmēri atbilst izveides mērķim. Par FGTB sastāva kritērijiem nevajadzētu uzskatīt ģeogrāfisko tuvumu vai politisko/kultūras piederību, bet gan satiksmes plūsmu, pakalpojumu sniegšanas sinerģiju un potenciālos uzlabojumus sniegumā.

1.9. Tā kā Eiropas tīklam ir prioritāte pār šaurākām valstu interesēm, Komiteja stingri atbalsta ierosināto tīkla pārvaldnieka amata pilnvaru nostiprināšanu.

1.10. Komiteja ņem vērā iniciatīvu iesaistīt ATM papildu pakalpojumus, tādējādi tos atverot lielākai konkurencei. Tā uzskata, ka pirms šādu pasākumu īstenošanas Komisijai būtu steidzami jārikojas un jāuzdod veikt neatkarīgu novērtējumu par to ietekmi, īpaši sociālajā un nodarbinātības jomā<sup>(2)</sup>.

1.11. Ir svarīgi izvirzīt mērķus, kas uzlabo efektivitāti, taču vienlaikus jāsauglabā darba apstākļu kvalitāte un jāuzlabo aviācijas drošība.

1.12. Gaisa telpas izmantotāji vairāk jāiesaista politikas veidošanā.

## 2. Ievads

2.1. Eiropas aviācijas nozarei ir būtiska loma Eiropas ekonomikā, jo tā veicina tirdzniecību un tūrismu un sekmē nodarbinātības palielināšanos. Gaisa satiksmes kontrole ir svarīgs faktors aviācijas nozares vērtību ķēdē. Tās mērķis ir nodrošināt ātru, drošu un izmaksu ziņā efektīvu gaisa satiksmes plūsmu, tādējādi samazinot degvielas patēriņu, oglekļa emisijas un lidošanas ilgumu.

2.2. Tomēr Eiropas aeronavigācijas pakalpojumi vēsturiski attīstījās vispirms valstu robežās – katra dalībvalsts izveidoja savu ATM sistēmu, un tā rezultāts bija Eiropas gaisa telpas dārga un neefektīva strukturālā fragmentācija un pastāvīgi netika ņemtas vērā tās izmantotāju – aviosabiedrību un visbeidzot pasažieru, kas par to visu maksā – prasības.

<sup>(2)</sup> Skat. OV C 198, 10.7.2013., 9.–13. lpp. (4.7. punkts).

2.3. Eiropas vienotās gaisa telpas un ar to saistītās Eiropas ATM reformas īstenošana jāpātrina, lai Eiropas gaisa telpas izmantotājiem palīdzētu globālajā sīvas konkurences vidē, kurā aktīvi darbojas arī jaunās aviācijas nozarē spēcīgās ES kaimiņvalstis, piemēram, Ukraina un Turcija<sup>(3)</sup>, un veicinātu ekonomikas izaugsmi. Tā kā SES I un SES II tiesību aktu kopumi līdz šim nav snieguši apmierinošus rezultātus, Komisija ierosina rūpīgi pārdomātu vēl vienu tiesību aktu priekšlikumu<sup>(4)</sup>, lai veicinātu pēc iespējas ātrāku SES īstenošanu. Jaunākais tiesību aktu kopums SES II+ sastāv no to četru regulu pārskatīšanas, ar ko izveidoja Eiropas Vienoto gaisa telpu<sup>(5)</sup>, un regulas, ar ko izveido Eiropas Aviācijas drošības aģentūru (EASA)<sup>(6)</sup>, grozījumiem.

### 3. Vispārīgas piezīmes

3.1. SES iniciatīvas mērķis ir uzlabot Eiropas gaisa telpas organizācijas un pārvaldības vispārējo efektivitāti.

3.2. Pamatojoties uz šajā paziņojumā<sup>(7)</sup> iekļauto analīzi un ar to saistīto ietekmes novērtējumu<sup>(8)</sup>, Komisija ierosina likumdošanas pasākumu kopumu (SES II+)<sup>(9)</sup>, lai konsolidētu un, kur iespējams, paātrinātu ATM reformu Eiropā, turpinot uzlabot aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas kvalitāti, efektivitāti, drošību un mazinot to ietekmi uz vidi, kā arī turpinot virzīties uz Eiropas ATM sistēmas konsolidāciju. Eurocontrol Darbības novērtēšanas vienības ziņojumi liecināja, ka šie sistēmas trūkumi un fragmentācija vien 2010. gadā radīja izmaksas vairāk nekā 4 miljardu EUR apmērā, no kurām varētu izvairīties.

3.3. Pirmā problemātiskā joma, kas minēta SES II+ ietekmes novērtējumā, ir efektivitātes un izmaksu efektivitātes trūkums aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanā Eiropā. Tā vēl joprojām ir ļoti neefektīva izmaksu un lidojumu efektivitātes, kā arī veiktspējas ziņā. Problēmas apmēri ir skaidri redzami, ja salīdzina ar ASV, kuras gaisa telpa ir apmēram tikpat liela. Amerikas Savienotajās Valstīs gaisa telpu kontrolē viens pakalpojumu sniedzējs salīdzinājumā ar 38 maršruta pakalpojumu sniedzējiem Eiropā. ASV pakalpojumu sniedzējs ar personālu, kas mazāks par 38 %, kontrolē gandrīz par 70 % vairāk lidojumu. Galvenie iemesli šīm efektivitātes un produktivitātes atšķirībām ir ES dalībvalstu nevēlēšanās pietiekami izvērst izmaksu efektivitātes mērķus darbības uzlabošanas shēmas pirmajā pārskata periodā (RP1), pat šo nelielo mērķu nesasniegšana, nepietiekama uzraudzība un izpildes panākšana no uzraudzības iestāžu puses un neproporcionāli liels to palīgdarbinieku skaits, ko nodarbina pakalpojumu sniedzēji.

3.4. Eiropā no visām ATM nodevām 60 % iekasē 5 pakalpojumu sniedzēji<sup>(10)</sup>. Svarīgākais jautājums ir izpētīt, kāpēc šiem lielajiem operatoriem, kuriem ir apjomradīti ietaupījumi, ir divreiz un dažkārt pat četreiz lielākas izmaksas par tiem līdzīgiem mazākiem uzņēmumiem. Tas tā ir, neskatoties uz to, ka visas ekonomikas teorijas apgalvo pretējo. Eurocontrol Darbības novērtēšanas vienība lēš, ka kopējā summa, ko veido tiešās un netiešās izmaksas, laika posmā no 2015. gada līdz 2019. gadam pārsniegs 70 miljardus euro.

SES darbības uzlabošanas shēmā ir noteikti ES līmeņa mērķi otrajam pārskata periodam (RP2), un to sasniegšanā atbilstošs ieguldījums jāsniedz ES dalībvalstīm, īstenojot savus plānus; līdz ar to ir skaidrs, ka kopējo ES mērķu izmaksu efektivitātes jomā sasniegšana būs ļoti lielā mērā atkarīga no dalībvalstīm, kas rada vairumu izmaksu, jo tām būs jāpanāk nepieciešamie uzlabojumi. Pirmajā pārskata periodā minētajām dalībvalstīm to sasniegt neizdevās.

<sup>(3)</sup> OV C 198, 10.7.2013., 51.–55. lpp.

<sup>(4)</sup> *Idem*.

<sup>(5)</sup> COM(2013) 410 final.

<sup>(6)</sup> COM(2013) 409 final.

<sup>(7)</sup> COM(2013) 408 final.

<sup>(8)</sup> SWD(2013) 206 final.

<sup>(9)</sup> COM(2013) 409 un 410 final.

<sup>(10)</sup> Atsaucei skatīt pārskata tabulu "Calculation of 2014 Unit Rates – Adjustments and revenues" ("Aprēķini 2014. gadam par vienības likmēm – korekcijas un ienākumi"), kas iekļauta informatīvā ziņojumā "Initial Estimates of the Route Charges Cost-Bases and Unit Rates" ("Sākotnējie aprēķini par maršruta maksājumiem, izmaksu bāzi un vienības likmēm"), ko publicējusi Eurocontrol paplašinātā komiteja maršruta maksājumu jautājumos, 2013. gada 16. jūlijs (6. lpp.); [http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/operation-reports/cer-99-2013-3452-fin\\_item\\_2-en.pdf](http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/operation-reports/cer-99-2013-3452-fin_item_2-en.pdf)

3.5. Otrā nozīmīgā problēma, kas jārisina, ir sadrumstalota ATM sistēma. Eiropas ATM sistēmu veido 28 valstu iestādes, kas pārrauga vairāk nekā simts aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus; katru no tām pārrauga atsevišķs valsts regulators, un līdz ar to nav pārsteigums, ka sistēmas, noteikumi un procedūras atšķiras. Ir daudzas papildu izmaksas, jo Eiropā ir ļoti daudzi pakalpojumu sniedzēji – katrs no tiem izlemj par savu kapitālo ieguldījumu programmu, atsevišķi iegādājas un uztur savas sistēmas, kas bieži neatbilst citu aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju sistēmām<sup>(11)</sup>. Turklāt stāvokli sarežģī tas, ka pakalpojumu sniedzēji katrs atsevišķi apmāca savu personālu, izveido savas darbības procedūras, un tie sniedz pakalpojumus nelielā gaisa telpā. Kopā ņemot, 38 aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji ik gadus tērē 1 miljardu EUR pamatiekārtām, un neviens šos ieguldījumus nekoordinē, ne arī pārbauda, vai tie sniedz labumu kopējam tīklam.

3.6. SES II+ iniciatīvas mērķis ir uzlabot šādas atsevišķu lēmumu pieņemšanas koordināciju, veicināt, lai tie sniedz lielāku labumu tīklam, un sekmēt sadarbību.

#### 4. Aeronavigācijas pakalpojumu darbības attīstība

4.1. Deviņdesmito gadu beigās Eiropā gaisa satiksmes vadības pakalpojumu jomā bija vērojama liela kavēšanās un neefektivitāte. Kopš tā brīža pagājuši vairāk nekā desmit gadi, taču Eiropas gaisa telpa joprojām ir ļoti sadrumstalota.

4.2. 2011. gadā gaisa satiksmes vadības kopējās tiešās un netiešās izmaksas Eiropā veidoja aptuveni 14 miljardus euro. Tiešās izmaksas vien (ko iekasē kā lietotāju maksu) veido vairāk nekā 20 % no kopējām visefektīvāko aviosabiedrību darbības izmaksām, kurās neietilpst degvielas izmaksas. Atšķirībā no citiem transporta veidiem visas šīs izmaksas sedz izmantotāji, t. i., patērētāji.

4.3. Pēdējos desmit gados produktivitāte (kas izteikta gaisa satiksmes dispečeru stundās) ir palielinājusies aptuveni par 18 %, bet kopējās gaisa satiksmes dispečeru izmaksas ir pieaugušas ātrāk – par gandrīz 40 %. Tomēr dispečeri vēl aizvien ir tikai trešā daļa no kopējā personāla, ko nodarbina aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji; tas liecina par ļoti plašu palīgpersonālu (2011. gadā apmēram 30 000).

#### 5. SES efektivitātes uzlabošana

5.1. Pieredze liecina, ka tām dalībvalstīm, kas ir vai nu vienīgais, vai arī lielākais pakalpojumu sniedzēju īpašnieks, piemīt izteikta tendence koncentrēties uz to, lai no gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sistēmām, ko finansē izmantotāji, būtu stabila ieņēmumu plūsma. Tāpēc iespējams, kas tās negribēs atbalstīt fundamentālas pārmaiņas virzībā uz integrētāku gaisa telpas darbību, kas varētu ierobežot pašreizējo maršrutu caur nacionālo gaisa telpu noteikšanu atbilstoši valstu/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju vēlmēm, lai, iespējams, radītu ienākumus.

5.2. Piemērojot saskaņotāku tīkla pieeju maršrutu plānošanai, apmēram par 10 minūtēm varētu samazināt vidējo ilgumu lidojumiem caur Eiropas gaisa telpu, samazināt degvielas patēriņu un ar to saistītās oglekļa emisijas. Lai arī pašreizējai neefektivitātei nav uzskatāmas negatīvas ietekmes uz aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem vai valstīm, izmaksas gulstas uz avioliņiju klientiem un to segšana nenovēršami tiek novirzīta uz patērētājiem.

5.3. Saskaņā ar pašreizējo sistēmu Vientās gaisa telpas komitejā (SSC) valstis ir tās, kas pieņem galīgo lēmumu attiecībā uz mērķiem, darbības plānu pieņemšanu un korektīvo pasākumu atbalstīšanu gadījumā, ja mērķus sasniegt neizdodas. Kā EESK norādīja iepriekšējā atzinumā<sup>(12)</sup>, izmantotājiem un ANSP vajadzētu būt iespējai nepieciešamības gadījumā kā novērotājiem piedalīties SSC sanāksmēs. Komiteja atzīst, ka Komisija ir centusies uzlabot apspriešanos ar SES nevalstiskajām ieinteresētajām personām, izveidojot atsevišķu Nozares konsultatīvo struktūru<sup>(13)</sup>, bet uzskata, ka efektīvai SES istenošanai ir nepieciešams produktīvs dialogs starp visām ieinteresētajām personām un valstīm un to plaša līdzdalība.

<sup>(11)</sup> Skatīt Eurocontrol ziņojumu "U.S./Europe Comparison of ATM-Related Operational Performance", 2010.

<sup>(12)</sup> OV C 198, 10.7.2013., 9. lpp.

<sup>(13)</sup> Nozares konsultatīvās struktūras pirmā sanāksme bija 2004. gadā. Komisija tūmekļa vietnē norāda, ka šī struktūra sniedz "iespēju visiem nozares dalībniekiem paust viedokli Eiropas Komisijai, kādas cerības viņi saista ar Eiropas vienoto gaisa telpu, un paust viedokli par iespējām un laika grafikiem. Komisija vēlas izmantot Nozares konsultatīvās struktūras viedokli ne tikai likumdošanas iniciatīvu vadlīniju izstrādei, bet arī standartizācijai, pētniecībai un saviem ieguldījumiem infrastruktūrā". ([http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single\\_european\\_sky/consultation\\_body\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/consultation_body_en.htm))

5.4. Jaunajā tiesību aktu paketē Komisija ierosina stiprināt kontroles un sankciju mehānismus. Tā kā Komisija uzrauga un tai ir galīgā atbildība par darbības uzlabošanas shēmu, EESK stingri atbalsta Komisijas priekšlikumu noteikt, ka darbības izvērtēšanas iestādes locekļus tieši ieceļ Komisija, lai nodrošinātu neatkarību.

## 6. Īpašas piezīmes

6.1. Vislabākais regulētājs ir konkurence, bet galveno ATM pakalpojumu sniegšanā tās vispār nav. Reālā situācija ir tāda, ka nebūtu iespējams apsvērt konkurences ieviešanu visu ATM pakalpojumu sniegšanā īsā vai vidējā termiņā. Komisijas veiktajā analizē skaidri iezīmējas, ka gaisa satiksmes vadības pamatpakalpojumi ir dabiski monopoli, vismaz ciktāl ir runa par pašreiz izmantotajām tehnoloģijām. Konkurences neesamības apstākļos ir vēl būtiskāk nodrošināt stingru un efektīvu ekonomisko regulējumu, kas attiecībā uz šādiem pakalpojumu sniegšanas monopoliem kalpotu par konkurences aizvietošanu. Tāpēc EESK atbalsta no SES II+ regulas netieši izrietošo priekšlikumu, ka Eiropā ATM efektīvu ekonomisko regulējumu nodrošinātu Komisija.

6.2. Pirmā, 2004. gadā pieņemtā SES tiesību aktu kopuma mērķis bija ieviest tirgus mehānismus atbalsta pakalpojumu sniegšanai, kas tādējādi uzlabotu šādu pakalpojumu efektivitāti. Neraugoties uz to, ka divos gadījumos, kad šādi pasākumi tika īstenoti – Zviedrijā un Apvienotajā Karalistē —, rezultāti bija pozitīvi (viens ANSP aplēsa, ka ietaupījumi atbilda aptuveni 50 % salīdzinājumā ar atbalsta pakalpojumu iekšēju sniegšanu), praksē sasniegtie rezultāti nav lieli.

6.3. Tas praktiski būtu iespējams attiecībā uz tādiem atbalsta pakalpojumiem kā meteoroloģijas, aeronavigācijas informācijas, sakaru, navigācijas vai novērošanas pakalpojumi. Gan ATM sektorā, gan ārpus tā ir daudz uzņēmumu, kuri varētu piedāvāt šādus pakalpojumus. Šo pakalpojumu sniegšanu varētu uzticēt vairākiem pakalpojumu sniedzējiem, lai tādējādi optimizētu konkurenci, vai arī to varētu piešķirt vienam sniedzējam vai pakalpojumu sniedzēju grupai, kuri, savukārt, varētu atbalstīt vairākus pamatpakalpojumu sniedzējus, – to nesen ierosināja Eurocontrol savā “centralizēto pakalpojumu” jēdziena analizē.

6.4. Komisija uzskata, ka ir jāievieš tirgus mehānismi, lai palielinātu atbalsta pakalpojumu sniegšanas efektivitāti. Šajā tiesību aktu paketē tā ierosina turpināt aizsāktos centienus – nodalīt vairākus no iepriekš minētajiem atbalsta pakalpojumiem un atvērt šādu pakalpojumu tirgu. Vairumu jomu, kas ierosinātas sākotnējā iespējamo centralizēto pakalpojumu sarakstā, ko ierosinājis Eurocontrol un kas attiecas uz datu pārvaldību, varētu nodrošināt dalībnieki, kas darbojas ārpus ATM sistēmas. Tāpēc būtu jāapsver iespēja uz konkursiem uzaicināt ne tikai pastāvošos ANSP, bet arī citus ANSP, lai ieviestu konkurences elementu, proti, konkursus ar lielāku konkurenci.

6.5. Daudzas no grūtībām SES īstenošanā ir saistītas ar Nacionālo uzraudzības iestāžu (NSA) grūtībām – nepietiekami līdzekļi, tehnisko zināšanu trūkums un nepietiekama neatkarība no valdībām un ANSP. Ja šos trūkumus nenovērsīs, tie būtiski apdraudēs SES īstenošanu. Nacionālo uzraudzības iestāžu lielais skaits Eiropā kontrastē ar ASV, kur it tikai viena regulējošā iestāde. ES regulējums par ATM – iespējams, FGTB līmenī – uzlabotu SES saskaņotību un noteikumu ieviešanu un palīdzētu samazināt uzraudzības izmaksas, kas gulstas uz izmantotajiem un, galu galā, uz patērētājiem.

## 7. Novērst Eiropas ATM sistēmas fragmentāciju

7.1. Funkcionālo gaisa telpas bloku pārskatīšanas mērķis ir novērst gaisa telpas fragmentāciju, iedibinot sadarbību starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, optimizējot gaisa telpas organizāciju un izmantojumu un maršrutu plānošanu lielākos apgabalos, līdz ar to ar apjomradītiem ietaupījumiem veicināt vispārēju sinerģiju.

7.2. Lai arī dalībvalstis un to ANSP ir ieguldījušas lielu darbu FGTB izveidē, sasniegtie rezultāti tomēr nav iepriecinoši. Neraugoties uz to, ka tika izziņota deviņu FGTB izveide, neviens no tiem, patiesībā, pilnībā nedarbojas, un, šķiet, ka lielākā daļa no tiem ir izveidoti, lai izpildītu formālās prasības, nevis lai veidotu sinerģiju vai apjomradītus ietaupījumus.

7.3. Reāli funkcionējošu FGTB izveidei – salīdzinājumā ar FGTB formālu izveidi – nereti likti šķēršļi. To cēlonis bija bažas par to, ka varētu samazināties ieņēmumu plūsma no aeronavigācijas pakalpojumu maksājumiem (dažos gadījumos pat par 30 %), ja šos FGTB patiešām īsteno un ja šos pakalpojumus patiešām racionalizēs, piemēram, saīsinot maršrutus. Vēl viens problemātisks jautājums, kas dalībvalstīm šajā sakarā bija jārisina, ir pretestība no personāla puses, kurš iestājas pret pašreizējā personāla skaita samazināšanu. Lai arī šī nedrošība ir saprotama, tai nav pamata. Efektīvāka gaisa satiksmes pārvaldība, izveidojot Eiropas vienoto gaisa telpu, nav tikai tukši vārdi – ātri attīstīsies tehnoloģijas un Eiropā būs labāki apstākļi gaisa satiksmes pastāvīgam pieaugumam, tiks nodrošinātas darba vietas un dispečeriem būs lielāka atbildība, viņiem vairāk uzticot vadības uzdevumu un lielāku atbildību par uzraudzību.

7.4. Turklāt, lai aizsargātu pastāvošos monopolus, nereti ir piesauktas arī nacionālās suverenitātes problēmas, aizbīdinoties ar militārās infrastruktūras, militāro mērķu un darbību aizsardzību Eiropas gaisa telpā. Lai arī Eiropas vienotās gaisa telpas sistēmā ir pamatoti aizsargāt reālās militārās vajadzības, šīs patiesās vajadzības un nacionālo interešu nepamatotu aizsardzību nošķirt nereti ir bijis grūti. Piemēri par gaisa telpas nodošanu pastāv, un tie nav izraisījuši patiesas suverenitātes problēmas.

Aviācijas jomā nozīmīgas lidostas ir sekmīgi privatizētas, un to īpašnieki ir arī no citām valstīm. Pēc būtības ATM ir infrastruktūras pakalpojums, un Eiropā ir daudzi piemēri, kad ir jau notikusi vai tiek plānota enerģētikas jomas nozīmīgu infrastruktūras pakalpojumu pārrobežu privatizācija, ieskaitot tādas jūtīgas jomas kā kodolenerģijas ražošana, telekomunikācijas, ūdens pārvaldība u. c. Viens daļēji privatizēts Eiropas ANSP daļēji pieder ārzemju īpašniekiem.

7.5. EESK atzīmē Komisijas nodomu turpināt izskatīt pārkāpumu lietas pret dalībvalstīm saistībā ar FGTB, jo īpaši tajos gadījumos, kad arī turpmākajos mēnešos nebūs manāms īsts progress reformas īstenošanā. Lai arī koordinēta SES īstenošana visās dalībvalstīs Komisijas vadībā neapšaubāmi būtu pats labākais variants, pārkāpumu procedūras noteikti jāizmanto kā pēdējā iespēja, lai nodrošinātu noteikumu ievērošanu. Komiteja atbalsta arī to, ka Komisija saglabā savu apņemšanos panākt, lai šie bloki veidotu tādas organizācijas modeļus, kas būtu piemēroti integrētākai funkcionālajai gaisa telpai.

7.6. EESK atbalsta Komisijas priekšlikumu šajā tiesību aktu paketē pilnveidot FGTB jēdzienu tā, lai tas būtu vairāk orientēts uz darbības rezultātiem, kļūtu par elastīgu ANSP instrumentu, kas balstīts uz nozares partnerībām, un būtu piemērots SES darbības shēmas mērķu sasniegšanai.

## 8. Eurocontrol loma

8.1. Eurocontrol turpina ieņemt nozīmīgu lomu SES īstenošanā. Eurocontrol sākotnēji tika izveidota, lai nodrošinātu kolektīvas gaisa satiksmes vadības sistēmu sešās Eiropas valstīs, un pamazām gadu gaitā uzņēmas arvien lielāku uzdevumu klāstu. Ar vienotās gaisa telpas izveidi Eurocontrol vajadzēs atkal koncentrēties uz savu galveno funkciju, t.i., pakalpojumu sniegšanas koordinēšanu.

8.2. Cenšoties sekmīgāk koordinēt savas darbības, ES un Eurocontrol 2012. gadā parakstīja augsta līmeņa vienošanos<sup>(14)</sup>, kurā atzīts ieguldījums, ko Eurocontrol var sniegt efektīvas Eiropas ATM sistēmas izveidē, palīdzot Komisijai, kas ir vienīgais Eiropas Savienības nozīmētais ATM regulators. Šajā sakarā Eurocontrol turpinās atbalstīt Komisiju un EASA attiecīgo noteikumu un normatīvo aktu izstrādē.

8.3. Daudz kas jau ir paveikts, un 2013. gadā sākās Eurocontrol reformu procesa noslēguma posms. Eurocontrol joprojām ir starpvaldību organizācija, kuras statūti un lēmumu pieņemšanas struktūras (tādas kā pagaidu padome) vēl neatspoguļo neseno reformu iznākumu. Komisija atbalsta aizsākto Eurocontrol reformu, kurā galvenā vērība būs veltīta Eiropas ATM tīkla pārvaldībai un darbībai. Īpašo šīs funkcijas nozīmi ES jau ir atzinusi, piešķirdama Eurocontrol pilnvaras pildīt tīkla pārvaldnieka funkcijas, kas tika izveidotas ar SES tiesību aktiem. Šī attīstība būtu jāveicina, pilnībā ievērojot SES tiesisko regulējumu un SESAR izvēršanu. Turklāt tas praksē nebūs iespējams bez izmaiņām šīs organizācijas pārvaldībā, kas vajadzīgas, lai izveidotu vidi, kurā lielāka loma ir nozares uzņēmumiem.

8.4. Tā kā darbības uzlabošanas shēma ir būtiska SES izveidē, atbildība par ES dalībvalstīs notiekošās satiksmes un vienības likmes prognozēm, par kurām bija atbildīga Eurocontrol paplašinātā komiteja, jānodod darbības izvērtēšanas iestādei, kam šie jautājumi ir jāanalizē Komisijas uzdevumā. Tā kā paplašinātā komiteja ziņo Eurocontrol pagaidu padomei, tādējādi ES dalībvalstīm, ierosinājums pārskatu par ES dalībvalstīs notiekošās satiksmes un vienības likmes prognozēm nodot darbības izvērtēšanas iestādei būtu loģiskāks, ņemot vērā darbības uzlabošanas shēmu, un atbilstu ierosinātajai Komisijas lomai, proti, Eiropas ekonomiskajam regulatoram, kas pārvalda ATM. Satiksmes un vienības likmes prognožu pārskatīšanu (kas arī ietilpst SES darbības uzlabošanas shēmā) valstīs, kas ir Eurocontrol locekļi, bet nav ES dalībvalstīs, arī turpmāk jāveic paplašinātajai komitejai.

8.5. Komisija ir nozīmējusi Eurocontrol par tīkla pārvaldnieku, kas darbosies Tīkla pārvaldības padomes uzraudzībā. Tīkla pārvaldnieka funkcija jau apliecina savu lietderību.

<sup>(14)</sup> <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/12/st13/st13792.en12.pdf>.

8.6. Nozaru partnerības, lai uzlabotu pakalpojumu sniegšanu, ir jāuzskata par mērķi, kas saskanētu arī ar gaidāmo *Eurocontrol* reformu. Tādējādi aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un gaisa telpas izmantotāji līdzdarbotos tīkla pārvaldnieka funkciju izpildē atbilstoši kopuzņēmuma modelim. Ievērojot šo modeli, tiek nodrošināta nošķiršana no regulatīvajām struktūrām, jo tīkla pārvaldnieks vairs nepilda tādas starpvaldību organizācijas lomu, kas uzrauga valstu gaisa telpas bloku mijiedarbību; tā uzdevums ir aeronavigācijas pakalpojumu racionālāka koordinācija, kas orientēta uz to, lai izveidotu tādu efektīvāku Eiropas gaisa telpu ar zemākām izmaksām, kurai pelnīti atbilstu nosaukums “Eiropas vienotā gaisa telpa”.

8.7. EESK atbalsta Komisijas ierosinājumu šajā tiesību aktu kopumā pastiprināt tīkla pārvaldnieka lomu, pamatojoties uz tādu pārvaldības racionalizāciju, kas nozarei (ANSP, gaisa telpas izmantotājiem un lidostām) piešķirtu nozīmīgāku lomu.

## 9. Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) funkcijas ATM sistēmā

9.1. Kopš 2002. gada EASA ir bijusi centrālā loma ES aviācijas drošības politikā, kuras mērķis ir gan sasniegt augstu un vienādu drošības līmeni, gan sekmēt tādu tradicionālu ES mērķu sasniegšanu kā vienlīdzīgi konkurences nosacījumi, tiesības brīvi pārvietoties, vides aizsardzība, izvairīšanās no tiesību aktu pārklāšanās, ICAO <sup>(15)</sup> noteikumu ieviešanas veicināšana u. c.

9.2. Tiesību aktu kopumā noteikts, ka Komisija ierosinās izmaiņas, lai novērstu pārklāšanos, kad būs izstrādāti attiecīgie EASA noteikumi.

9.3. ATM atšķirās ar to, ka tika nošķirti “drošības” un “ar drošību nesaistīti” noteikumi, ņemot vērā, ka *Eurocontrol* bija svarīga loma ar drošību nesaistīto jautājumu jomā.

9.4. Tā kā SESAR projekts tuvojās praktiskās izmantošanas posmam, dažādu tehnisko noteikumu saskaņošanas problēma var saasināties, jo regulatīvajai sistēmai ir jāstimulē vai jānosaka par obligātām visas ar to saistītās tehnoloģijas un jēdzieni. Mums ir jāvirzās uz vienotu regulatīvo stratēģiju, normatīvo struktūru un konsultāciju sistēmu EASA pārvaldībā.

9.5. Komisija ierosina šo tiesību aktu kopumu, lai novērstu SES un EASA noteikumu pārklāšanos un panāktu saskaņotu darba dalījumu starp dažādām iestādēm. Komisijai tālab būtu jākoncentrējas uz svarīgākajiem ekonomiskā regulējuma jautājumiem, kamēr EASA nodrošina koordinētu visu tehnisko noteikumu izstrādi un pārraudzību, pamatojoties uz *Eurocontrol* pieredzi.

## 10. Sociālais dialogs

10.1. Steidzami jāveido sociālais dialogs ar visām ieinteresētajām personām aviācijas nozares vērtību ķēdē, kā norādīts nesenaajā EESK izpētes atzinumā par SES II+ <sup>(16)</sup>. Tas ir būtiski SES īstenošanai.

10.2. Šajā sakarā būtu jāizstrādā ES mēroga standarti, lai gaisa satiksmes jomā aizsargātu darbavietas un nodrošinātu kvalitāti. Tāpēc būtiska nozīme ir Eiropas vienotās gaisa telpas 5. pilāram, kas var palīdzēt pienācīgi ņemt vērā problēmas saistībā ar nodarbinātību, darba ņēmēju mobilitāti, izmaiņām personāla vadībā un tālākajā izglītībā. Tādēļ jāstiprina sociālais dialogs, – tam ne tikai jāaptver gaisa satiksmes pārvaldības joma, bet jāiekļauj arī sociālie partneri no citām jomām ārpus aeronavigācijas pakalpojumiem, jāuzsāk diskusijas par sociālo ietekmi uz darba ņēmējiem, kas strādā aeronavigācijas pakalpojumu jomā, aviācijas uzņēmumos un lidostās, un jāapspriež jautājums, kā būtu iespējams nodrošināt darba vietas aviācijas nozarē kopumā.

Briselē, 2013. gada 11. decembrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Henri MALOSSE

<sup>(15)</sup> Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija.

<sup>(16)</sup> OV C 198, 10.7.2013., 9. lpp.