



GAISA TRANSPORTS: EIROPAS VIENOTĀ GAISA TELPA

Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva ir vērsta uz gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas efektivitātes paaugstināšanu, samazinot Eiropas gaisa telpas fragmentāciju. Pēc sava rakstura šī iniciatīva ir visas Eiropas mēroga iniciatīva, un tai var pievienoties kaimiņvalstis.

JURIDISKAIS PAMATS

Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts.

MĒRĶI

Eiropas vienotās gaisa telpas (*SES*) iniciatīva sākta 1999. gadā, lai uzlabotu gaisa satiksmes pārvaldības (*ATM*^[1]) un aeronavigācijas pakalpojumu (*ANS*^[2]) sniegšanas efektivitāti ar Eiropas gaisa telpas labāku integrāciju. Paredzams, ka *SES* varētu sniegt milzīgas priekšrocības (pēc pabeigšanas apmēram 2030.–2035. gadā): salīdzinājumā ar 2004. gadu varētu trīskāršot gaisa telpas kapacitāti, uz pusi samazināt *ATM* izmaksas, desmitkārt paaugstināt drošību un par 10 % samazināt ietekmi uz vidi^[3].

SASNIEGUMI

Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva uzsākta nolūkā reaģēt uz aeronavigācijas dēļ notiekošo reisu kavēšanos, kas savu maksimumu sasniedza 20. gadsimta 90. gadu beigās. *SES* mērķis ir Eiropas gaisa telpas fragmentācijas (starp dalībvalstīm, izmantošana civilām un militārām vajadzībām un tehnoloģiju) samazināšana, tādējādi palielinot tās kapacitāti un gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanas efektivitāti. Pēc sava rakstura šī iniciatīva ir visas Eiropas mēroga iniciatīva, un, to īstenojot, tai var pievienoties kaimiņvalstis. *SES* praktiskie rezultāti būtu lidojumu ilguma samazināšanās (īsāku gaisa trašu un mazākas reisu kavēšanās dēļ) un attiecīgi lidojuma izmaksu un emisiju no gaisa kuģiem samazināšanās. Pirmais vienoto prasību kopums, ar kuru izveido *SES*, pieņemts 2004. gadā (*SES I*). Tajā ietilpst [Regula \(EK\) Nr. 549/2004](#), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai, [Regula \(EK\) Nr. 550/2004](#) par

[1]Gaisa satiksmes pārvaldība (*ATM*) nodrošina gaisa kuģu drošu un efektīvu pārvietošanos visos darbības posmos (tostarp gaisa satiksmes pakalpojumos, gaisa telpas pārvaldībā un gaisa transporta plūsmu pārvaldībā).

[2]Aeronavigācijas pakalpojumi (*ANS*) ir visi gaisa transportam sniegtie pakalpojumi, tostarp gaisa satiksmes pakalpojumi, sakari, navigācijas un uzraudzības pakalpojumi, meteoroloģiskie pakalpojumi un aeronautikas informācijas pakalpojumi.

[3]Šādi ir *SES* "oficiālie" mērķi, kuru izcelsme nav skaidra.



aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā^[4], [Regula \(EK\) Nr. 551/2004](#) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā un [Regula \(EK\) Nr. 552/2004](#) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību. Tajā 2009. gadā izdarīti grozījumi (*SES II*), lai iekļautu uz darbību pamatotus mehānismus ([Regula \(EK\) Nr. 1070/2009](#)). Tas papildināts arī, attiecinot ES noteikumus par aviācijas drošību (un ar to saistītajām Aviācijas drošības aģentūras kompetencēm) uz *ATM*, *ANS* un lidostu darbības drošību^[5]. Vienlaikus Komisija, izmantojot komitoloģijas procedūru vai retāk – likumdevēju iestādi –, ir pieņēmusi vairākus īstenošanas noteikumus un tehniskos standartus^[6].

Šāds visaptverošs tiesiskais regulējums ir būtiski veicinājis Eiropas gaisa telpas pārstrukturēšanu un *ANS* sniegšanu. Tas cita starpā ir bijis par pamatu: reglamentācijas funkciju nodalīšanai no pakalpojumu sniegšanas, daudz lielākai elastībai gaisa telpas izmantošanā civilām un militārām vajadzībām, iekārtu sadarbībai, saskaņotai augšējās gaisa telpas klasifikācijai^[7], vienotai maksājumu shēmai par *ANS* un vienotām gaisa satiksmes vadības dispečeru licencēšanas prasībām. Tam papildus ir noteikti “galvenie komponenti”, kas veido *SES* struktūru:

- Saskaņā ar “Darbības uzlabošanas shēmu”^[8] saistoši darbības mērķi tādās galvenajās jomās kā drošība^[9], vide, kapacitāte un rentabilitāte un stimuli – ir noteikti, lai uzlabotu *ATM* un *ANS* vispārējo efektivitāti. Darbības mērķus pieņēmusi Komisija, izmantojot komitoloģijas procedūru^[10]. Komisijas ieceltā “darbības izvērtēšanas iestāde” palīdz šo mērķu sagatavošanā un uzrauga darbības uzlabošanas shēmas īstenošanu.
- “Tīkla pārvaldītāja” (patlaban *Eurocontrol*^[11]) uzdevums ir uzlabot ES aviācijas tīkla darbību. Tas nodarbojas ar tīkla funkcijām, kas jāīsteno centralizēti, tāpat kā Eiropas ceļu tīkls, gaisa satiksmes plūsmu pārvaldība (*ATFM*) un vispārējai gaisa satiksmei izmantojamo radiofrekvenču koordinācija.
- “Funkcionālie gaisa telpas bloki” (*FAB*) paredzēti, lai samazinātu Eiropas gaisa telpas fragmentāciju, to pārstrukturējot nevis atbilstoši valstu robežām, bet gan satiksmes plūsmām. Tādējādi tiek radītas iespējas plašākai sadarbībai (t. i., labākai gaisa telpas pārvaldībai, maršrutu tīkla optimizācijai un ar pakalpojumu integrāciju apjomradītam ietaupījumam) vai pat pakalpojumu sniedzēju pārrobežu apvienošana, tādējādi samazinot *ANS* izmaksas. Katrā funkcionālajā gaisa telpas

[4]No lidostas līdz lidostai, jo lidostas kalpo par ieejas un izejas punktiem gaisa telpā un no tās. Šī pieeja ir pazīstama kā koncepcija “no izejas līdz izejai”.

[5]Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes [Regulu \(EK\) Nr. 1108/2009](#).

[6]Eiropas Parlamenta un Padomes [Direktīva 2006/23/EK](#) par Kopienas gaisa satiksmes vadības dispečera licenci.

[7]Saskaņā ar Čikāgas Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju gaisa telpu iedala “klasēs”, kurām piešķirtie apzīmējumi ir no “A klases” līdz “G klasei”. Dažādās klasēs lidošanas noteikumi un sniedzamie pakalpojumi ir atšķirīgi.

[8]Izveidota saskaņā ar [Komisijas Regulu \(EK\) Nr. 691/2010](#).

[9]No 2015. gada.

[10]Šīs shēmas pirmais pārskata periods ietver 2012. līdz 2014. kalendāros gadus. Pēc 2015. gada nākamie pārskata periodi ietvers piecus kalendāra gadus.

[11]Aeronavigācijas drošības organizācija (*Eurocontrol*) ir visas Eiropas valstu starpvaldību organizācija, kas izveidota 1963. gadā ar mērķi uzturēt drošību ar gaisa satiksmes pārvaldību saistītajā jomā. *Eurocontrol* locekles ir 41 valsts un Eiropas Savienība. Lai īstētu *SES*, spēkā ir sadarbības nolīgums starp *Eurocontrol* un Eiropas Savienību. Komisija 2011. gadā iecēla *Eurocontrol* par pirmo *SES* “tīkla pārvaldītāju” līdz 2019. gada beigām. *Eurocontrol* tika iecelta arī par pirmo *SES* “darbības izvērtēšanas iestādi” laikposmā no 2010. līdz 2016. gadam.



blokā (*FAB*) iesaistītajām dalībvalstīm kopīgi jānosaka viens vai vairāki gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*)^[12] sniedzēji. Līdz šim panākta vienošanās par deviņiem *FAB*, kas aptver 31 valsti^[13].

- Kopuzņēmums *SESAR* (Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības pētniecības programma), kas izveidota 2007. gadā, nodarbojas ar *SES* tehnoloģisko un nozares dimensiju, t. i., Eiropas jaunās *ATM* sistēmas attīstīšanu un izvēršanu. *SESAR* programmas izstrādes posma (laikposmam no 2008. gada līdz 2024. gadam) kopējās aprēķinātās izmaksas ir 3,7 miljardi EUR, kas jāsadala līdzīgās daļās starp ES, *Eurocontrol* un nozari. Izvēršanas posmā (t. i., jaunās sistēmas plaša mēroga uzstādīšanai laikposmā no 2015. līdz 2035. gadam) varētu būt vajadzīgi apmēram 30 miljardi EUR, kuri jāfinansē aviācijas nozarei (90 %) un ES (10 %).

Attiecīgi šķiet, ka, neskatoties uz ikgadējām svārstībām, *ATM* efektivitāte Eiropā uzlabojas. Maršruta vidējā *ATFM* kavēšanās samazinājusies no 1,43 minūtēm uz lidojumu 2008. gadā līdz 0,86 minūtēm uz lidojumu 2016. gadā (pašreizējais darbības mērķis ir samazināt kavēšanos līdz 0,5 minūtēm uz lidojumu). Attiecībā uz vidējiem atlidošanas lidostā *ATFM* aizkavējumiem bija vērojama tāda pati tendence, kavējumi samazinājās no apmēram 1 minūtes uz lidojumu 2008. gadā līdz 0,75 minūtēm 2016. gadā. Līdzīga samazināšanās tendence vērojama arī attiecībā uz vidējo horizontālo tiešo maršruta pagarinājumu^[14] (balstoties uz aktuālo iesniegto lidojumu plānu) no 5,03 % 2009. gadā līdz attiecīgi 4,82 % 2016. gadā (t. i., lidojuma maršruts bija vidēji par 4,82 % garāks nekā “vistiešākais maršruts”), un pašreizējais darbības mērķis ir samazināt to līdz 4,1 %. Ir uzlabojusies arī rentabilitāte: neskatoties uz zemāku nekā bija plānots satiksmes pieprasījumu un ar to saistīto ieņēmumu samazinājumu, maršruta vienības izmaksas uz pakalpojuma vienību (reālā izteiksmē) *SES* zonā laikposmā no 2009. gada līdz 2014. gadam samazinājušās par 16,7 %^[15].

Ir vērts norādīt, ka šos uzlabojumus daļēji var izskaidrot ar drīzāk zemāku satiksmes intensitāti ekonomiskās lejupslīdes dēļ (2016. gada satiksmes līmeņi tikko sasniedz 2008. gadā fiksētos). Lai gan satiksme kopš 2013. gada vidus ir palielinājusies, pašreizējās tendences, iespējams, nebūs pietiekamas, lai panāktu (ļoti vērienīgos) *SES* mērķus^[16]. Faktiski par spīti iepriekšējos desmit gados panāktajam progresam Eiropas gaisa telpa nebūt nav pilnībā integrēta. Eiropas vienotās gaisa telpas iniciatīva (kura jebkurā gadījumā netiks īstenota agrāk par 2030.–2035. gadu) saskaras ar milzu mēroga grūtībām un pretestību, jo īpaši tās milzīgā vēriena dēļ. Komisija 2013. gada jūnijā ierosināja jaunu noteikumu kopumu, lai novērstu esošos trūkumus attiecībā uz

[12]“Gaisa satiksmes pakalpojumi” (*ATS*) ir dažādi lidojumu informācijas pakalpojumi, brīdinājumu pakalpojumi, gaisa satiksmes konsultatīvie pakalpojumi un gaisa satiksmes vadības pakalpojumi.

[13]Visas ES dalībvalstis kopā ar Bosniju un Hercegovinu, Norvēģiju un Šveici. Tomēr šie *FAB* (kuri izveidoti ar valstu savstarpēju vienošanos saskaņā ar t. s. “augšupēju pieeju”) joprojām galvenokārt saistīti ar valstu robežām un ne vienmēr atspoguļo satiksmes plūsmas.

[14]Tā ir faktiski nolidotā attāluma (starp ielidošanas un izlidošanas termināliem ar 30 jūras jūdžu rādiusu ap lidostām) un tiešo maršruta garuma starpība, kas ir “lieki nolidotais” attālums.

[15]Tomēr jānorāda, ka 2009. gadā izmaksas uz pakalpojuma vienību bija īpaši augstas. (Izmaksas uz vienu pakalpojuma vienību tiek izmantotas, lai noteiktu aviosabiedrību nomaksātās nodevas par *ATM* pakalpojumiem.)

[16]Piemēram, kārtējo izmaksu efektivitātes mērķi laikposmā no 2015. līdz 2019. gadam būtu vēl vairāk jāsamazina par 15,5 % no vienības izmaksām uz pakalpojuma vienību.



efektivitāti un kvalitāti, kā arī uz patlaban esošo institucionālo struktūru. Šie priekšlikumi joprojām tiek apspriesti^[17].

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlaments vienmēr ir mudinājis novērst šķēršļus Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai, izmantojot pragmatisku pieeju. Šajā sakarībā tas konsekventi un sekmīgi uzstājis, ka nepieciešama civilā un militārā sektora cieša sadarbība gaisa telpas izmantošanas elastības kontekstā pat tad, ja dalībvalstis joprojām izvairās pievērsties šim jautājumam. Parlaments ir ierosinājis izveidot arī nozares konsultatīvo struktūru, lai ieinteresētās puses varētu Komisijai sniegt konsultācijas par SES tehniskajiem aspektiem. Parlaments vienmēr ir aizstāvējis arī *Eurocontrol* izšķirošo lomu SES izveidošanā un nepieciešamību atbalstīt sadarbību ar kaimiņvalstīm, lai iniciatīvu paplašinātu ārpus ES robežām.

Nemot vērā, ka SES galvenie mērķi vēl joprojām ir jāasniedz, Parlaments aicina Komisiju pārslēgties no “augšupējas” uz “lejupēju” pieeju, lai pārvarētu joprojām pastāvošo pretestību un paātrinātu iniciatīvas īstenošanu, jo īpaši attiecībā uz *SESAR* programmu un funkcionālajiem gaisa telpas blokiem.

Galvenie ar to saistītie lēmumi, ko pieņēmis Parlaments, ietver:

- 2004. gada 29. janvāra normatīvo rezolūciju par Samierināšanas komitejas apstiprināto kopīgo dokumentu attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes regulu, ar kuru nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai^[18];
- 2009. gada 25. marta normatīvo rezolūciju par priekšlikumu regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 549/2004, Regulu (EK) Nr. 550/2004, Regulu (EK) Nr. 551/2004 un Regulu (EK) Nr. 552/2004, lai uzlabotu Eiropas aviācijas sistēmas darbību un ilgtspēju^[19];
- 2012. gada 23. oktobra rezolūciju par Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu^[20];
- 2012. gada 23. oktobra normatīvo rezolūciju par Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu īstenošanu (pārstrādāta redakcija)^[21].

Esteban Coito
04/2019

[17]Sk. Parlamenta 2017. gada 12. marta nostāju pirmajā lasījumā ([OV C, 9.11.2017., 546. lpp.](#)) un Komisijas 2015. gada 16. decembra ziņojumu (COM(2015)0663).

[18][OV C 96 E, 21.4.2004., 100. lpp.](#)

[19][OV C 117 E, 6.5.2010., 234. lpp.](#)

[20][OV C 68 E, 7.3.2014., 15. lpp.](#)

[21][OV C 378, 18.1.2017., 546. lpp.](#)

