**Informatīvais ziņojums** **„Par Eiropas Savienības neformālo Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomi 2013.gada 15.-16.septembrī”**

2013.gada 15.-16.septembrī Viļņā, Lietuvā notiks Eiropas Savienības neformālā Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas ministru padomes sanāksme, kas pamatā tiks veltīta ministru diskusijām par tēmu **„Eiropas vienotās debesis. Izstrādājot nākotnes vīziju: Vīzija 20xx”.**

Lietuvas Prezidentūra ir sagatavojusi diskusiju dokumentu, kurā norāda, ka Eiropas aviācijas industrija ieņem nozīmīgu lomu Eiropas ekonomikā, līdz ar to gaisa satiksmes vadība ir galvenais faktors aviācijas industrijas ķēdē. Eiropas aviokompānijas saskaras ar lielu konkurenci globālā vidē, līdz ar to Eiropas vienoto debesu potenciālie ieguvumi sniegtu ieguldījumu dažādu problēmu risinājumā un, jo ātrāk Eiropas vienotās debesis tiks ieviestas, jo ātrāk potenciālie ieguvumi materializēsies.

2004. gadā Eiropas Komisija nāca klajā ar pirmo Eiropas vienoto debesu paketi, kas, galvenokārt, koncentrējās uz kapacitātes jautājumu risināšanu un drošības uzlabošanas jautājumiem. 2009.ga;ā Eiropas Komisija nāca klajā ar Eiropas vienoto debesu paketi II, kas ieviesa jaunus, daudz ambiciozākus principus attiecībā uz pasākumiem, kas ir veicami gaisa satiksmes vadības pakalpojumos. Eiropas vienoto debesu pakete II ieviesa jaunu iestādi- Tīklu pārvaldnieks, kuras uzdevums bija pārvaldīt noteiktus tīkla līmeņa pakalpojumus, tika paplašināta Eiropas aviācijas drošības aģentūras kompetence, kā arī tika ieviestas dažādas jaunas tehnoloģijas, piemēram, SESAR (Eiropas vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes vadības pētījumu programma), izveidots SESAR kopuzņēmumus šīs vadības programmas ieviešanai utt.

Neskatoties uz paveiktajiem pasākumiem, Eiropas Komisija ir secinājusi, ka kopējie procesi un pasākumi, kas ir vērsti uz Eiropas vienoto debesu principa pilnīgu ieviešanu, ir nepietiekami un pārāk lēni, tādēļ tā ir nākusi klajā ar Eiropas vienoto debesu paketi II+, kuras mērķis ir paātrināt Eiropas vienoto debesu II iestrādātās reformas. Pieredze, kas ir gūta no gaisa satiksmes vadības modernizācijas, liecina, ka nepieciešama sabalansēta modernizācijas ieviešanai gan institucionālajā , gan industrijas līmenī.

Ņemot vērā minēto, Lietuvas Prezidentūras ir sagatavojusi trīs diskusiju jautājumus, par kuriem ir plānotas ministru debates:

1. Vai gaisa satiksmes vadības industrijai ir jāsniedz lielāka brīvība, lai sasniegtu Eiropas Savienībā izvirzītos mērķus, tādā veidā iegūstot ambiciozāku mērķu sasniegšanu un labāku gaisa telpas lietotāju iesaisti stratēģisku lēmumu pieņemšanā attiecībā uz gaisa satiksmes navigācijas pakalpojumu sniedzējiem?

Latvija uzskata, ka ir nepieciešams nodrošināt līdzsvaru starp gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzēju industrijas brīvību izvēlēties atbilstošu stratēģiju Eiropas Savienības līmenī izvirzīto mērķu sasniegšanai un Eiropas Savienības stratēģisko regulējumu, kura mērķis ir nodrošināt to pašu stratēģisko mērķu sasniegšanu. Ja ārējais regulējums ir nepietiekams, komerciāla uzņēmuma (kādi ir vairums Eiropas Savienības gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēji) darbības loģika nosaka tādu taktiku, kas ir vērsta uz akcionāra labuma palielināšanu. Vienlaikus jāatzīmē, ka pārāk liela regulācija mazinās operacionālos rezultātus palielinās administratīvās izmaksas un samazinās plānoto efektivitāti. Līdz ar to ir atbalstāms tas ka gaisa telpas lietotāji tiek iesaistīti stratēģisko lēmumu pieņemšanā. Jāatzīmē, ka būtisks ir savstarpējais dialogs starp gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzējiem un lietotājiem ne tikai stratēģiskos, bet arī operacionālos jautājumos.

1. Kā funkcionālajiem gaisa telpas blokiem attīstīties tālāk, lai tie kļūtu par elastīgiem instrumentiem nodrošinot dinamisku pakalpojumu sniedzēju sadarbību, nodrošinot radošus operacionālos risinājumus, izvairoties no „augšas uz apakšu” („*top-down*”) pieejas?

Latvija uzskata, ka ir jāpanāk ciešāka funkcionālo gaisa telpas bloku integrācija un jāveicina sadarbība starp kaimiņos esošajiem funkcionālajiem gaisa telpas blokiem, jo, mūsuprāt, tas ir vienīgais veids, kā sasniegt Eiropas Savienībā izvirzītos mērķus. Latvija izprot, ka esošajos Eiropas funkcionālo gaisa telpas bloku izveides procesos būtu nepieciešami uzlabojumi un šobrīd ne vienmēr operacionālie apsvērumi ir bijuši izšķiroši lēmumu pieņemšanās, tomēr ir būtiski uzsvērt, ka, mūsuprāt, princips „no apakšas uz augšu” (*bottom up*) vēl nav sevi izsmēlis. Piemēram, sadarbība Ziemeļeiropas reģionā sekmīgi veidojas gan funkcionālo gaisa telpas bloku iekšienē, gan starp funkcionālajiem gaisa telpas blokiem.

1. Kā mēs varam radīt dinamisku tirgu, nodrošinot atbalstu tirgum un iedrošinātu pakalpojumu sniedzējus izmantot idejas un pieredzi, kas ir iegūta ārpus šaurā gaisa satiksmes vadības sektora?

Latvija uzskata, ka īsta konkurence ir viens no būtiskākajiem aspektiem, kas pilnībā ievieš brīvā tirgus principus un samazina izmaksas par atbalsta pakalpojumiem gaisa satiksmes vadības pakalpojumu sniedzējiem. Jāatzīmē, ka šāda atbalsta sniegšana ietver specifiskas zināšanas un pieredzi, kā arī pieejamos resursus nacionālajā līmenī. Mazajām dalībvalstīm šie resursi ir ierobežoti. Līdz ar to ir būtiski, ka Eiropas Savienības līmenī tiek nodrošināts regulējums, kas garantē brīvu tirgu atbalsta dienestu pakalpojumiem, īpaši tādos gadījumos, kad to nenodrošina nacionālais regulējums.

Delegācijas vadītājs sanāksmes laikā plāno izteikties, pamatojoties uz informatīvajā ziņojumā minēto informāciju.

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vizē: valsts sekretāra vietā-

Valsts sekretāra vietniece Dž.Innusa

05.09.2013. 10:03

709 vārdi

Elīna Šimiņa – Neverovska 67028254

elina.simina@sam.gov.lv