

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване, Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе“ (преработен текст) и Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Ускоряване на осъществяването на инициативата „Единно европейско небе“

COM(2013) 408 final — COM(2013) 409 final — 2013/0187 (COD) и COM(2013) 410 final — 2013/0186 (COD)

(2014/C 170/20)

Докладчик: г-н **McDONOGH**

На 1 юли 2013 г. Европейският парламент и на 17 юли 2013 г. Съветът на Европейския съюз решиха, в съответствие с член 100 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 216/2008 в областта на летищата, управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване, Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за прилагането на Единното европейско небе“ (преработен текст) и Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — „Ускоряване на осъществяването на инициативата „Единно европейско небе“

COM(2013) 408 final — COM(2013) 409 final — 2013/0187 (COD) и COM(2013) 410 final — 2013/0186 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 19 ноември 2013 г.

На 494-ата си пленарна сесия, проведена на 10 и 11 декември 2013 г. (заседание от 11 декември), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 180 гласа „за“, 1 глас „против“ и 2 гласа „въздържал се“.

1. **Заклучения и препоръки**

1.1 Осъществяването на проекта „Единно европейско небе“ (ЕЕН) остава ключов приоритет на европейската политика в областта на въздухоплаването предвид неговия все още нереализиран потенциал за постигане на спестявания и подобрения по отношение на качеството, безопасността, екологосъобразността и капацитета в сектора на въздухоплаването и в цялата европейска икономика. През последните години Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) нееднократно изрази възгледите на гражданското общество в дебата за ЕЕН в няколко становища по темата ⁽¹⁾, съществен принос за които имаха широк кръг заинтересовани страни от сектора на въздухоплаването. Във всички тези становища ЕИСК категорично подкрепи проекта за ЕЕН.

1.2 Законодателните предложения са еволюционни, а не революционни по своя характер и надграждат, а не заменят предишните реформи. Все пак те следва да допринесат значително за превръщането на европейската система за УВД в по-ефективно, интегрирано оперативнo въздушно пространство през идните години въз основа на резултатите, постигнати от 2004 г. насам.

1.3 ЕИСК призовава държавите членки да демонстрират смелост и политическа воля да създадат бързо ЕЕН, а Европейската комисия да поеме изцяло ръководство на процеса на изпълнение.

⁽¹⁾ ОВ С 182, 4.8.2009 г., стр. 50-55; ОВ С 376, 22.12.2011 г., стр. 38-43; ОВ С 198, 10.7.2013 г., стр. 9-13.

1.4 Ключът към задвижването на жизненоважната и дългоочаквана реформа на европейското въздушно пространство е въвеждането на цялостна схема за ефективност. Заради слабото реализиране на целите за икономическа ефективност през първия референтен период (РП1) сега е още по-важно определените за РП2 цели да дадат тласък на изграждането на реални, работещи функционални блокове въздушно пространство (ФБВП), като осъществят синергии и премахнат сегашните области на припокриване между 37-те отделни доставчика на аеронавигационно обслужване (АНО).

1.5 Макар и в началото да се окаже предизвикателство, изграждането на истинско ЕЕН ще даде тласък на непрекъснатото нарастване на въздушното движение в Европа, разкривайки значителни нови възможности за заетост и перспективи за европейска схема за професионално развитие на ръководителите на полети.

1.6 Незабавно трябва да се поставят основите на пълноценен социален диалог. Само цялостно партньорство в областта на човешките ресурси в европейското въздухоплаване може да осигури необходимата еднаква степен на ангажираност на всички участници и хармонизиран подход към изграждането на истинско ЕЕН в полза на заетостта във всички звена от веригата за създаване на стойност във въздухоплаването, в полза на околната среда и, не на последно място, на европейските потребители.

1.7 Възможно най-бързо трябва да се пристъпи към обединяване и консолидиране на ФБВП и намаляване на техния брой. Концепцията за виртуални центрове представлява съвместима със SESAR техническа иновация и едновременно с това позволява постоянен и социално приемлив преход. За тази цел въвеждането на програмата SESAR ще изисква реформа на УВД. Трябва да се работи за стандартизиране на оборудването за УВД в целия ЕС.

1.8 Следва да се преразгледаат и границите на ФБВП, за да се гарантира, че тяхната форма и размер са правилни и обслужват целта, за която са създадени. Поточите въздушно движение, синергиите при предоставянето на услуги и потенциалните подобрения в ефективността, а не просто географската близост или политическата/културна принадлежност, би трябвало да бъдат факторите, определящи състава на ФБВП.

1.9 Приветства се горещо предложеното укрепване на функциите на управителния орган на мрежата, даващо предимство на ползите за европейската мрежа пред по-тесните национални интереси.

1.10 Комитетът признава инициативата за отделяне на спомагателните услуги за УВД, което ще ги направи отворени за по-голяма конкуренция. Настоява преди прилагането на такива мерки Комисията незабавно да организира подготовката на провеждането на независимо изследване на въздействието им, особено относно социалните аспекти и заетостта ⁽²⁾.

1.11 Важно е да се определят цели, които повишават ефективността, като същевременно запазват качеството на условията на труд и подобряват авиационната безопасност.

1.12 Ползвателите на въздушното пространство трябва да имат по-голямо участие в изготвянето на политиката.

2. Въведение

2.1 Европейската авиационна промишленост играе съществена роля в европейската икономика, като насърчава търговията и туризма и действа като механизъм за увеличаване на заетостта. Контролът на въздушното движение е ключов фактор във веригата за създаване на стойност в сектора на въздухоплаването. Той трябва да гарантира безопасен, бърз и икономически ефективен поток на въздушното движение, за да бъдат сведени до минимум разходът на гориво, въглеродните емисии и продължителността на полетите.

2.2 Европейското аеронавигационно обслужване обаче по традиция се е развивало предимно в рамките на националните граници и всяка държава членка е създавала своя собствена система за УВД, което е довело до скъпоструваща и неефективна разпокъсаност на структурите на европейското въздушно пространство, както и до трайна неспособност да се отговори на изискванията на потребителите — авиокомпаниите и, в крайна сметка, клиентите.

⁽²⁾ Ср. ОВ С 198, 10.7.2013 г., стр. 9—13 (параграф 4.7).

2.3 Трябва да се ускорят осъществяването на ЕЕН и свързаната с него реформа на европейската система за УВД, за да се подпомогнат нашите ползватели на въздушното пространство в неблагоприятната глобална конкурентна среда, която включва и новоутвърждаващи се авиационни сили като Украйна и Турция в района, граничещ непосредствено с ЕС ⁽³⁾, и да се улесни бъдещият икономически растеж. С оглед на неудовлетворителните до момента резултати, постигнати от законодателните пакети ЕЕН I и ЕЕН II, Комисията представя едно прецизно насочено допълнително законодателно предложение ⁽⁴⁾ с цел да се улесни бързото осъществяване на ЕЕН. Този най-нов законодателен пакет „ЕЕН II+“ включва преглед на четирите регламента, с които беше създадено Единното европейско небе ⁽⁵⁾, и изменение на регламента за създаване на Европейската агенция за авиационна безопасност ⁽⁶⁾.

3. Общи бележки

3.1 Инициативата за ЕЕН има за цел да подобри цялостната ефективност на начина, по който се организира и управлява европейското въздушно пространство.

3.2 Въз основа на анализа, изложен в настоящото съобщение ⁽⁷⁾, и свързаната с него оценка на въздействието ⁽⁸⁾ Комисията предлага законодателен пакет (ЕЕН 2+) ⁽⁹⁾, чрез който да укрепи и при възможност да ускори процеса на реформиране на управлението на въздушното движение (УВД) в Европа, като подобри още повече качеството, ефективността, безопасността и екологосъобразността при предоставянето на аеронавигационно обслужване (АНО) и продължи да работи за укрепване на европейската система за УВД. Докладите на звеното на Евроконтрол за преглед на ефективността разкриват, че само през 2010 г. неефективността и разпокъсаността на системата са довели до над 4 милиарда евро разходи, които е можело да бъдат избегнати.

3.3 Първата проблемна област, разгледана в оценката на въздействието на ЕЕН II+, е липсата на ефикасност и икономическа ефективност при предоставянето на АНО в Европа. То продължава да бъде изключително неефикасно по отношение на разходите и провеждането на полетите, както и по отношение на капацитета. Машабът на проблема проличава ясно при сравнение със ситуацията в САЩ, където въздушното пространство е с подобен размер. В САЩ въздушното пространство се контролира от един-единствен доставчик на обслужване, докато в Европа доставчиците на аеронавигационно обслужване са 38. Доставчикът на обслужване в САЩ контролира почти 70 % повече полети с 38 % по-малко персонал. Главните причини за тази разлика в ефективността и производителността са съпротивата на държавите — членки на ЕС, срещу достатъчното разширяване на поставените през РП1 цели за икономическа ефективност на схемата за ефективност, слабо реализирани дори на тези скромни цели, неефективният надзор и прилагане от страна на надзорните органи и непропорционално високият брой на помощния персонал, работещ за доставчиците на обслужване.

3.4 60% от общите такси за УВД в Европа се осигуряват от 5 доставчици ⁽¹⁰⁾. Основният въпрос е да се проучи защо тези големи оператори с икономии от мащаба имат двойно и понякога четворно по-големи разходи от по-малките доставчици. Това е така, въпреки че според всички икономически теории би трябвало да не е. Според звеното на Евроконтрол за преглед на ефективността става въпрос за обща стойност (от преки и непреки разходи за референтния период 2015-2019 г.) от над 70 милиарда евро.

Предвид определянето на общоевропейски цели за РП2 в схемата за ефективност на ЕЕН, за постигането на които националните планове на отделните държави — членки на ЕС, трябва да допринасят пропорционално, е ясно, че постигането на общите за ЕС цели за икономическа ефективност категорично зависи от страните, които осигуряват най-много такси, давайки своя принос за необходимите подобрения. Това не беше така при РП1.

⁽³⁾ ОВ С 198, 10.7.2013 г., стр. 51-55.

⁽⁴⁾ Пак там.

⁽⁵⁾ COM(2013) 410 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 409 final.

⁽⁷⁾ COM(2013) 408 final.

⁽⁸⁾ SWD(2013) 206 final.

⁽⁹⁾ COM(2013) 409 и 410 final.

⁽¹⁰⁾ За справка вж. обобщителна таблица „Calculation of 2014 Unit Rates — Adjustments and revenues“ („Изчисляване на таксовите единици за 2014 г. — корекции и приходи“) в информационния документ „Initial Estimates of the Route Charges Cost-Bases and Unit Rates“ („Първоначални оценки на разходните бази и таксовите единици на аеронавигационните такси“), публикуван от Разширения комитет за аеронавигационните такси на Евроконтрол на 16 юли 2013 г. (стр. 6); http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/route-charges/operation-reports/cer-99-2013-3452-fin_item_2-en.pdf.

3.5 Вторият основен проблем, който трябва да се разгледа, е разпокъсаността на системата за УВД. Европейската система за УВД се състои от 28 национални органа, упражняващи надзор над повече от сто доставчика на АНО, всеки от които се наблюдава от отделен национален регулаторен орган, със съответните разлики в системите, правилата и процедурите. Има много допълнителни разходи вследствие на големия брой доставчици на обслужване в Европа, които приемат свои собствени програми за капиталови инвестиции и закупуват и поддържат отделни системи, които често не са съвместими със системите на други доставчици на АНО⁽¹¹⁾. Проблемите се утежняват от отделното обучение на персонала, създаването на собствени оперативни процедури и факта, че предоставянето на обслужване е ограничено в малко въздушно пространство. Заедно 38-те големи национални доставчици на аеронавигационно обслужване са изразходвали годишно около 1 милиард евро за основно оборудване, като тези разходи не са били координирани, нито е било проверено дали оборудването е пригодно и от полза за мрежата като цяло.

3.6 Инициативата за ЕЕН II+ цели да постигне по-добра координация на настоящия разпокъсан процес на взимане на решения и да повиши ползите за мрежата и сътрудничеството.

4. Развитие на ефективността на аеронавигационното обслужване

4.1 В края на 90-те години на миналия век предоставянето на услуги по контрол на въздушното движение в Европа се характеризираше със сериозно забавяне и неефективност. Повече от десетилетие по-късно европейското въздушно пространство продължава да е силно разпокъсано.

4.2 През 2011 г. общите преки и непреки разходи за контрол на въздушното движение в Европа възлизат на около 14 млрд. евро. Само преките разходи (събирани под формата на такси от ползвателите) представляват над 20 % от общите оперативни разходи (без разходите за гориво) на най-ефективните авиокомпаниии. За разлика от другите видове транспорт, всички тези разходи се възстановяват от ползвателите и, съответно, от клиентите.

4.3 Производителността (измерена в часове контрол на въздушното движение) се е увеличила с около 18 % през последното десетилетие, но общите разходи по наемането на ръководителите на полети са се увеличили по-бързо (с почти 40 %). Ръководителите на полети обаче все още представляват само една трета от общата численост на персонала, нает от доставчиците на АНО, което свидетелства за много големия брой заети като помощен персонал (около 30 000 през 2011 г.).

5. Подобряване на ефективността на ЕЕН

5.1 Опитът показва, че държавите членки, които са или единствен, или мажоритарен собственик на доставчици на обслужване, проявяват силно изразена тенденция да се съсредоточават върху стабилните приходи от финансираната от ползвателите система за контрол на въздушното движение. Следователно е възможно те да не пожелаят да подкрепят фундаменталните промени, водещи до по-интегрирано оперативно въздушно пространство, които биха могли да наложат ограничения върху сегашните маршрути през националното въздушно пространство, предпочитано от държавите/доставчиците на АНО, евентуално с оглед на генерирането на приходи.

5.2 Един по-съгласуван мрежови подход към планирането на маршрутите би съкратил средната продължителност на полетите в европейското въздушно пространство с около 10 минути, намалявайки разхода на гориво и оттам емисиите на CO₂. Сегашната неефективност не носи реални негативи на доставчиците на АНО или държавите; тежестта на разходите пада върху клиентите на авиокомпаниите и, неизбежно, върху потребителите.

5.3 При сегашната система държавите членки в Комитета за единно небе (КЕН) имат последната дума по отношение на целите, приемането на планове за ефективност и приемането на коригиращи мерки, в случай че целите не бъдат постигнати. Както беше посочено в предходно становище на ЕИСК⁽¹²⁾, ползвателите и доставчиците на АНО би трябвало да могат, при необходимост, да присъстват на заседанията на КЕН като наблюдатели. Комитетът признава, че Комисията е положила усилия за по-добро консултиране на недържавните заинтересовани страни в областта на ЕЕН, по-конкретно чрез създаването на отделен отраслов консултативен орган⁽¹³⁾, но счита, че ефективното осъществяване на ЕЕН изисква съдържателен диалог между и пълно участие на всички заинтересовани страни и държави.

⁽¹¹⁾ Ср. доклад на Евроконтрол „Сравнение между оперативната ефективност на УВД в САЩ и Европа“, 2010 г.

⁽¹²⁾ ОВ С 198, 10.7.2013 г., стр. 9.

⁽¹³⁾ Отрасловият консултативен орган проведе първото си заседание през 2004 г. Според уебсайта на Комисията той предоставя „възможност на всички звена от сектора да информират Европейската комисия за това какво очакват от Единното европейско небе и да изложат мнението си за различните варианти и графици. Комисията възнамерява да се консултира с отрасловия консултативен орган не само относно управлението на законодателните инициативи, но и във връзка със своите инвестиции в стандартизация, научни изследвания и инфраструктура.“ (http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/consultation_body_en.htm).

5.4 В своя нов законодателен пакет Комисията предлага засилване на механизмите за контрол и санкциониране. Тъй като Комисията е пазител на схемата за ефективност и носи основната отговорност за нея, ЕИСК подкрепя категорично нейното предложение членовете на органа за преглед на ефективността да бъдат пряко определяни от Комисията, за да се гарантира независимост.

6. Конкретни бележки

6.1 Най-добрият регулатор е конкуренцията, която обаче отсъства напълно при предоставянето на основни услуги за УВД. В краткосрочен до средносрочен план не би било реалистично да се мисли за въвеждане на конкуренция във всички услуги за УВД. Анализът на Комисията сочи, че основните услуги по контрол на въздушното движение са естествени монополи, поне при сегашната технология. В отсъствието на конкуренция е още по-важно да има силно и ефективно икономическо регулиране на такива монополни доставчици, което да служи като заместител на конкуренцията. С оглед на това ЕИСК подкрепя предложението, отправено косвено в ЕЕН II+, Комисията да бъде реалният европейски икономически регулатор на УВД.

6.2 С първия пакет за ЕЕН от 2004 г. се целеше да се въведат пазарни механизми за предоставяне на помощни услуги с цел да се подобри тяхната ефикасност. На практика бе постигнато малко, макар че в двата случая, когато такива мерки бяха приложени — в Швеция и Обединеното кралство — резултатите бяха положителни (един от доставчиците на АНО оценява икономии на около 50 % в сравнение с вътрешното предоставяне на помощни услуги).

6.3 Помощните услуги, като метеорологичното обслужване, аеронавигационната информация, комуникационното и навигационното обслужване или обслужването по надзора са предложения с по-голяма практическа приложимост. Съществуват много предприятия в областта на УВД и извън нея, които могат да предлагат такива услуги. Тяхното предоставяне може да бъде разделено между няколко доставчика, за да се увеличи максимално конкуренцията, или, както предложи Евроконтрол неотдавна в своя анализ на понятието „централизиран услуги“, да бъдат възложени на един единствен доставчик или група от доставчици на обслужване, които да обслужват няколко доставчика на основни услуги.

6.4 Комисията е на мнение, че следва да бъдат въведени пазарни механизми с цел увеличаване на ефикасността при предоставянето на помощни услуги. В законодателния пакет Комисията предлага да се продължи политиката на отделяне и отваряне на пазара за някои от гореспоменатите помощни услуги. Повечето области в първоначалния списък с възможни централизиран услуги, предложени от Евроконтрол и свързани най-вече с управлението на данни, могат да бъдат предоставяни от субекти извън сферата на УВД. Затова следва да се обмисли възможността да се поканят за изпълнители и други доставчици на АНО, различни от сегашните, за да се въведе някакъв елемент на конкуренция, в частност по-конкурентно възлагане на обществени поръчки.

6.5 Редица от трудностите при осъществяването на ЕЕН се дължат на затрудненията, с които се сблъскват националните органи за надзор (НОН) — недостатъчни ресурси, липса на експертен опит и независимост както от правителствата, така и от доставчиците на АНО. Ако тези недостатъци не бъдат преодолени, това ще изложи осъществяването на ЕЕН на значителен риск. Големият брой национални органи за надзор в Европа контрастира със ситуацията в САЩ, където има само един регулатор. Регулирането на УВД от страна на ЕС — може би въз основа на ФБВП — би подобрило както съгласуваността, така и осъществяването на ЕЕН и би спомогнало за намаляване на разходите за надзор, плащани от ползвателите и в крайна сметка от клиентите.

7. Преодоляване на разпокъсаността на европейската система за УВД

7.1 Препроектирането на функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП) има за цел да бъде преодоляна разпокъсаността на въздушното пространство посредством установяването на сътрудничество между доставчиците на АНО, оптимизирането на организацията и използването на въздушното пространство и маршрутите в голям мащаб, като по този начин се постигнат синергии в цялата система чрез икономии от мащаба.

7.2 Въпреки че държавите членки и техните доставчици на АНО положиха много усилия за създаването на ФБВП, постигнатият реален напредък беше разочароваш. Беше оповестено създаването на девет ФБВП, но никой от тях не е напълно оперативен, като повечето изглежда са предназначени за удовлетворяване на формалните изисквания, а не за разгръщане на синергии и икономии от мащаба.

7.3 За разлика от чисто институционалните процеси, действителното развитие на ФБВП често беше блокирано поради опасения, че потокът от приходи от такси за аеронавигационно обслужване би намалал, в някои случаи с повече от 30 %, ако тези ФБВП бъдат въведени и бъдат рационализирани услугите, например чрез скъсяване на маршрутите. Допълнителен проблем за държавите членки в това отношение представлява и силната съпротива от страна на персонала, защитаващ своите настоящи равнища на заетост. Макар и разбираема, тази несигурност е неоснователна. Ако не остане само на думи, по-ефективното управление на въздушното движение посредством създаването на Единно европейско небе, наред с бързото развитие на технологиите, ще затвърди непрекъснатото нарастване на въздушното движение в Европа, съхранявайки заетостта и възлагайки по-голяма отговорност на ръководителите на полети, които ще получат по-изявена управленска и надзорна роля.

7.4 Освен това в защита на съществуващите монополи бяха изтъкнати проблеми с националния суверенитет под предлог, че се защитават военните инфраструктури, цели и операции в европейското въздушно пространство. Действителните отбранителни нужди се защитават основателно в рамките на ЕЕН, но границата между тези основателни нужди и неоправданата протекция на национални интереси често се размива. Съществуват примери за делегиране на въздушно пространство и те не са създавали реални проблеми по отношение на суверенитета.

В сектора на въздухоплаването някои ключови национални летища бяха успешно приватизирани и вече са трансгранична собственост. УВД на практика е инфраструктурна услуга и в Европа има много примери за съществуващи или планирани трансгранични приватизации на ключови инфраструктурни услуги в областта на енергетиката, включително в чувствителни отрасли като производството на ядрена енергия, телекомуникацията, водите и т.н. Един частично приватизиран европейски доставчик на АНО на практика е собственост отчасти на ненационални интереси.

7.5 ЕИСК признава намерението на Комисията да продължи да прилага процедури за нарушение срещу държавите членки във връзка с ФБВП, особено в случаите, при които през следващите месеци не бъде отбелязан ясен напредък в изпълнението на реформата. Въпреки че предпочитаният вариант определено е координираното прилагане на ЕЕН от всички държави членки под ръководството на Комисията, производствата за установяване на нарушения трябва да се използват категорично като последна възможност срещу неспазването на правилата. Като правилно се оценява и намерението на Комисията да продължи да работи за въвеждането посредством ФБВП на организационни модели, подходящи за по-интегрирано оперативно въздушно пространство.

7.6 ЕИСК подкрепя изложеното в законодателния пакет на Комисията предложение да се продължи разработването на концепцията за ФБВП, за да се превърне тя в един по-ефективен и гъвкав, основан на промишлени партньорства инструмент за доставчиците на АНО, допринасящ за постигане на целите, определени в схемата за ефективност на ЕЕН.

8. Ролята на Евроконтрол

8.1 Евроконтрол продължава да играе важна роля в процеса на осъществяване на ЕЕН. Първоначално създаден с цел да предоставя колективна система за контрол на въздушното движение в шест европейски държави, с годините той пое и други задачи. С въвеждането на Единното европейско небе Евроконтрол следва да се върне към основната си задача да координира предоставянето на услуги.

8.2 За да координират по-добре своите действия, през 2012 г. ЕС и Евроконтрол подписаха споразумение на високо равнище⁽¹⁴⁾, с което се признава приносът, който Евроконтрол може да окаже за създаването на ефективна европейска система за УВД, като подпомага определения от ЕС единен европейски регулатор на УВД, а именно Комисията. В това отношение Евроконтрол ще продължи да подкрепя и подпомага Комисията и ЕААБ при изготвянето на съответните правила и разпоредби.

8.3 Вече са предприети значителни стъпки, като през 2013 г. започна последната част от реформата на Евроконтрол. Той остава междуправителствена организация и неговите учредителен устав и органи за вземане на решения (например Временният съвет) все още не отразяват резултатите от направените неотдавна реформи. Комисията подкрепя продължаващата реформа на Евроконтрол, която ще се съсредоточи върху управлението и експлоатацията на европейската мрежа за УВД. Особеното значение на тази роля вече бе признато от ЕС посредством дадения на Евроконтрол мандат да изпълнява функциите по управление на мрежата, създадени със законодателството за ЕЕН. Това развитие следва да се насърчава в пълно съответствие с нормативната уредба за ЕЕН и с разгръщането на проекта SESAR. Освен това то не може да се осъществи без промяна в управлението на тази организация в посока към създаването на среда, в която промишлеността играе по-важна роля.

8.4 Тъй като схемата за ефективност е от първостепенно значение за осъществяването на ЕЕН, отговорността за прегледа на прогнозите на държавите членки на ЕС за таксовите единици и обема на трафика следва се прехвърли от Разширения комитет на органа за преглед на ефективността, който следва да ги проверява от името на Комисията. Тъй като Разширеният комитет докладва на Временния съвет на Евроконтрол и съответно на държавите членки на ЕС, предложеното прехвърляне на отговорността за прегледа на прогнозите на държавите членки на ЕС за таксовите единици и обема на трафика към органа за преглед на ефективността би било по-логично в контекста на схемата за ефективност и би съответствало на предложената роля на Комисията на европейски икономически регулатор на УВД. Прегледът на прогнозите за таксовите единици и обема на трафика на държавите, които не са членове на Евроконтрол, който също е в рамките на схемата за ефективност на ЕЕН, следва да продължи да се извършва от Разширения комитет на Евроконтрол.

8.5 Комисията възложи на Евроконтрол функцията на управителен орган на мрежата под ръководството на Управителния съвет на мрежата. Функцията на управителен орган на мрежата вече доказва своята полза.

⁽¹⁴⁾ <http://register.consilium.europa.eu/pdf/bg/12/st13/st13792.bg12.pdf>.

8.6 Концепцията за промишлено партньорство с цел подобряване предоставянето на услуги следва да се разглежда като цел, която би се вписала и в бъдещата реформа на Евроконтрол. За тази цел доставчиците на АНО и ползвателите на въздушното пространство ще участват в управителния орган на мрежата по подобие на участието в съвместно предприятие. Този модел осигурява отделянето от регулаторните органи, тъй като извежда управителния орган на мрежата от ролята на междуправителствена организация, упражняваща надзор над множество различни национални блокове въздушно пространство, и го насочва към една по-рационална координация на аеронавигационното обслужване, фокусирана върху създаването на по-ефективно и рентабилно европейско въздушно пространство, достойно за наименованието „Единно европейско небе“.

8.7 ЕИСК приветства изложеното в законодателния пакет на Комисията предложение да се укрепи ролята на управителния орган на мрежата чрез оптимизиране на управлението, с което се предоставя по-важна роля на промишлеността (доставчици на АНО, ползватели на въздушното пространство и летища).

9. Ролята на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) в областта на УВД

9.1 ЕААБ е от първостепенно значение за политиката на ЕС за безопасност на въздухоплаването от 2002 г. насам предвид поставената ѝ цел да постигне високо и еднакво равнище на безопасност, като същевременно продължи да работи за изпълнението на традиционните цели на ЕС — равнопоставени условия на конкуренция, свободно движение, опазване на околната среда, предотвратяване на дублиране на законодателството, налагане на правилата на ИКАО⁽¹⁵⁾ и др.

9.2 Съгласно законодателството от Комисията се изисква да предложи промени за премахване на припокриването, след като бъдат установени съответните правила за изпълнение на ЕААБ.

9.3 В областта на УВД обаче нещата изглеждат по-различно, тъй като се прави разлика между правила, свързани с безопасността, и такива, които не са свързани с нея, като Евроконтрол все още играе важна роля при въпросите, които не са свързани с безопасността.

9.4 С приближаването на етапа на внедряване на проекта SESAR съществува опасност да се задълбочи проблемът със съгласуването на различните технически правила, тъй като регулаторната система трябва да позволи функционирането на всички свързани технологии и концепции или да ги направи задължителни. Трябва да преиницием към единна регулаторна стратегия, структура на правилата и процес на консултации под егидата на ЕААБ.

9.5 В настоящия законодателен пакет Комисията предлага да се премахне припокриването между регламентите за ЕЕН и ЕААБ и съответно да се поделат работата между различните институции. В съответствие с това Комисията следва да се съсредоточи върху ключовите въпроси на икономическата регулация, а ЕААБ да осигурява координирано изготвяне и надзор на всички технически правила, като черпи от опита на Евроконтрол.

10. Социален диалог

10.1 Необходимо е спешно да се обърне внимание на социалния диалог с участието на всички заинтересовани страни от веригата за създаване на стойност във въздухоплаването, както се посочва в неотдавнашното проучвателно становище на ЕИСК⁽¹⁶⁾ относно ЕЕН II+. Това е от първостепенно значение за осъществяването на ЕЕН.

10.2 С оглед на това следва да се работи за създаването на стандарти за целия ЕС, за да се запазят заетостта и качеството в сектора на въздухоплаването. Във връзка с това петият стълб на Единното европейско небе е от решаващо значение за подходящото отчитане на предизвикателствата в областта на заетостта, мобилността на работниците, промените в управлението на персонала и допълнителното обучение. Следователно социалният диалог трябва да бъде укрепен и да обхваща не само сектора на управление на въздушното движение, а да бъде отворен и за други социални партньори освен обслужването на въздушното движение. Наред с дискусии на социалните последици за работещите в областта на обслужването на въздушното движение, авиокомпаниите и летищата, той би следвало да включва и обсъждане на въпроса по какъв начин могат да се гарантират работните места във въздухоплаването като цяло.

Брюксел, 11 декември 2013 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Henri MALOSSE

⁽¹⁵⁾ Международна организация за гражданско въздухоплаване.

⁽¹⁶⁾ ОВ С 198, 10.7.2013 г., стр. 9.