

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta: ”Muutettu ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteuttamisesta” (uudelleenlaadittu)

(COM(2020) 579 final)

ja

”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2018/1139 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston valmiudesta toimia yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan suorituskyvyn tarkastuselimenä”

(COM(2020) 577 final)

(2021/C 56/07)

Yleisesittelijä: **Dumitru FORNEA**

Lausuntopyyntö	Euroopan unionin neuvosto, 26–27.10.2020 Euroopan parlamentti, 22.10.2020
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta ja 304 artikla
Vastaava jaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta”
Työvaliokunnan päätös	28.10.2020
Hyväksyminen täysistunnossa	2.12.2020
Täysistunnon numero	556
Äänestystulos	198/21/34
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea arvostaa Euroopan komission, Euroopan parlamentin ja EU:n erityiselinten pyrkimyksiä löytää uusia oikeudellisia ja hallinnollisia ratkaisuja, joilla voidaan varmistaa lentoliikennejärjestelmän kestävä kehitys kaikkien kansalaisten, ilmatilan käyttäjien ja ympäristön hyödyksi. Me kaikki olemme yhtä mieltä siitä, että on taattava lentoliikenteen turvallisuus ja parannettava ilmaliikenteen hallinnan ja lennonvarmistuspalvelujen yleistä suorituskykyä, skaalattavuutta ja häiriönsietokykyä, ja kannatamme myös yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tavoitetta saada aikaan yhteinen yleiseurooppalainen reittiverkko, yhdentää asteittain ilmaliikenteen hallintaa ja lennonvarmistuspalveluja ja nykyaikaistaa niiden teknologiaa.

1.2 Monet sidosryhmät suhtautuvat yleisesti ottaen myönteisesti Euroopan komission muutettuun, uudelleenlaadittuun ehdotukseen yhtenäisestä eurooppalaisesta ilmatilasta, ja sen katsotaan olevan tarpeen komission asettamien tavoitteiden saavuttamiseksi. Näitä tavoitteita ovat hiilidioksidipäästöjen vähentäminen, viivästysten vähentäminen lentoasemilla ja ilmaliikenteen hallintapalvelujen kustannustehokkuuden parantaminen. Nämä tavoitteet ovat saaneet tukea myös muista raporteista, kuten vuonna 2019 annetusta yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevasta viisaiden ryhmän raportista ⁽¹⁾.

1.3 Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva muutettu, uudelleenlaadittu ehdotus on ajantasaistettu sääntelykehys, jolla pyritään saavuttamaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan alkuperäiset tavoitteet hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi, viivästysten vähentämiseksi ja ilmatilan hallintapalvelujen kustannustehokkuuden parantamiseksi. Vaikka komission ehdotus on parannus nykyiseen asetukseen verrattuna, on kuitenkin epäselvää, onko luonnos riittävä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan alkuperäisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Sen vuoksi komitea ehdottaakin, että käynnistetään keskustelu yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan uuden asetuksen tavoitteiden selventämiseksi.

⁽¹⁾ <https://www.sesarju.eu/node/3330>

1.4 Verkon hallinnoijan tehtäviä on selvennettävä. Tämä koskee erityisesti sen yleistä toiminta-alaa ja sen vaikutusta lentoyhtiöiden toiminnan suunnitteluun, kapasiteetin hallintaan, ilmatilan suunnitteluun, ympäristöön ja kysynnän priorisointiin.

1.5 Kaikkien ilmailualan sidosryhmien olisi voitava osallistua merkittävien päätösten valmisteluun. Tarkoituksenmukaisen kuulemisen periaatteen on oltava osa puite-ehdotusta.

1.6 Ehdotuksen tavoitteet saattavat olla liiankin laajat, ja sen vuoksi ympäristötoimenpiteitä olisi tarkasteltava ja kehitettävä edelleen tämän ehdotuksen ulkopuolella. Tällaisessa täydentävässä toimintapolitiikassa olisi otettava huomioon kaikki lentoliikenteen kannalta olennaiset, kestävyyttä edistävät toimet, kuten kestävien lentopolttoaineiden käyttöönotto ja integrointi. Näissä keskusteluissa olisi arvioitava maksujen mukauttamisen tehokkuutta lentoyhtiöiden kannustamiseksi vastuulliseen ympäristökäyttäytymiseen.

1.7 Samalla kun tunnustetaan, että ilmaliikenteen hallinnalla voidaan edistää hiilidioksidipäästöjen yleistä vähentämistä, teknologian tehokkaalla ja kestäväpohjaisella käytöllä voidaan hillitä lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjä. Tämä lähestymistapa olisi nähtävä keinona pienentää entisestään ilmailualan hiilijalanjälkeä. On selvää, että kestävien lentopolttoaineiden kaltaisilla teknologioilla voidaan vähentää hiilidioksidipäästöjä merkittävästi ja huomattavasti enemmän kuin tämän ehdotuksen keinoin.

1.8 Ehdotuksessa ei oteta huomioon covid-19-kriisin dramaattisia vaikutuksia toimialaan. Erityisesti kannustaminen rakennemuutokseen voi lisätä hajanaisuutta ja monimutkaisuutta aikana, jolloin ala tarvitsee elpyäkseen vakautta. Tarvitaankin lisätutkimuksia ja harkintaa, jotta voidaan ottaa asianmukaisesti huomioon covid-19-pandemian sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset sekä työntekijöille että palvelujen käyttäjille. Lisäksi ehdotukseen sisältyvä tavoite ilmaliikenteen hallinnan kapasiteetin parantamisesta on menetetty merkitystään, koska lentoliikenne on vähentynyt huomattavasti covid-19-pandemian alkamisen jälkeen. Eurocontrolin tämänhetkisten arvioiden mukaan paluu vuoden 2019 liikennemääriin on odotettavissa vasta vuonna 2024 ⁽²⁾.

1.9 Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmän osalta Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston johtamassa ylhäältä alaspäin suuntautuvassa suorituskyvyn arvioinnissa olisi otettava tarkoituksenmukaisella tavalla huomioon paikalliset olosuhteet. Suorituskykyä koskevassa järjestelmällisessä työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa on otettava huomioon paikalliset olosuhteet ja osatekijät.

1.10 On varmistettava uuden taloudellisen sääntelyviranomaisen riippumattomuus ja säilytettävä selkeä ero palvelujen sääntelyn ja soveltamisen välillä. Sen vuoksi suorituskyvyn kehittämisjärjestelmään olisi tehtävä seuraavat muutokset:

- Turvallisuuteen liittyviä suorituskyvyn keskeisiä osa-alueita olisi kehitettävä samalla tasolla kuin muita osa-alueita, joilla on mitattavissa olevat EU:n tavoitteet ja indikaattorit.
- Paikallistasolla olisi otettava käyttöön pakollisia kuulemismekanismia, jotta varmistetaan henkilöstön edustajien asianmukainen osallistuminen paikallisten suorituskyky-suunnitelmien hyväksymiseen.
- Suorituskyvyn keskeisten osa-alueiden keskinäinen riippuvuus olisi tunnustettava ja sitä olisi lievennettävä asianmukaisesti.

1.11 Olisi varmistettava, että kansallisten valvontaviranomaisten ja kansallisten toimivaltaisten viranomaisten rakenteellisella erottamisella vältetään merkittävät eturistiriidat, jotka voisivat vaikuttaa toimialan tehokkuuteen ja kustannustehokkuuteen, työntekijöiden elämään ja alan turvallisuuteen. Kansallisten valvontaviranomaisten ja toimivaltaisten viranomaisten on toimittava riippumattomina kaikista toimialaan liittyvistä, taloudellisista, sosiaalisista ja poliittisista paineista, ja siksi niiden olisi kuuluttava edelleen julkisen sektorin toimialaan jäsenvaltioiden standardien mukaisesti. Kansallisten valvontaviranomaisten ja toimivaltaisten viranomaisten henkilöstön valintamenettelyjä koskevat säännöt eivät saisi olla ristiriidassa jäsenvaltioiden virkamiesten tavanomaisten valintamenettelyjen kanssa.

1.12 Toiminnalliset ilmatilalohkot, jotka tällä ehdotuksella pyritään lakkauttamaan, ovat auttaneet luomaan yhteisen kulttuurin kaikkien työmarkkinaosapuolten välille ja parantamaan suorituskykyä.

⁽²⁾ Eurocontrol, markkinakartoitus, 10. marraskuuta 2020. Eamonn Brennanin esitys: <https://www.youtube.com/watch?v=VSQe97wDmc>

1.13 Tukipalvelujen (viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelu, ilmailutiedotuspalvelu, lentosääpalvelu) tarjoamisen osalta komitea on huolissaan siitä, että ehdotuksen tavoite noudattaa aiempien ehdotusten (SES 1 ja SES 2) pyrkimystä yksityistää ja hajanaistaa alaa. Molemmat näistä ehdotuksista hylättiin komission alkuperäisen ehdotuksen esittämisen jälkeen eri tekstejä hyväksyttäessä. Vaikka SES 2 -prosessissa päästiin kompromissiin, nykyinen lähestymistapa ei ole tasapainoinen, koska siinä suositetaan tukipalvelujen erottamista toisistaan ja markkinaperiaatteiden soveltamista. Ehdotuksessa olisi pyrittävä tasapainoiseen näkemykseen ja otettava huomioon tällaisen lähestymistavan kielteiset sosioekonomiset vaikutukset, tehokkaan ja toimivan palvelun luomista koskeva tavoite ja poliittisen tahdon puute, joka on tullut esiin aiemmissa yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa käsittelevissä ehdotuksissa.

1.14 Eräitä ehdotuksen näkökohtia on suositeltavaa pohtia lainsäädäntömenettelyn aikana tarkoin. Tämä koskee erityisesti palvelujen tarjonnan eriyttämistä ja vapauttamista. On todettu, että näillä tekijöillä saattaa olla haitallinen vaikutus työntekijöihin, ja sen vuoksi työmarkkinaosapuolet olisi otettava mukaan tähän prosessiin.

2. Tausta ja yleiset huomiot

2.1 Euroopan komission asettama tavoite tämän lainsäädäntöpaketin hyväksymisessä

Komissio pyrkii parantamaan Euroopan ilmatilan organisoinnin ja hallinnan yleistä tehokkuutta uudistamalla ilmaliikennepalvelujen tarjoajien monopoliasemaa. Pakettia on odotettu jo pitkään, eikä yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevaa lainsäädäntöä ole päivitetty yli 10 vuoteen. Ilmaliikenteen hallinnan kehityksessä tapahtuneet muutokset on otettu huomioon, ja Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkkoa on uudistettava, jotta voidaan selvittää sekä lentoliikenteen jatkuvasta kasvusta viime vuosikymmenen aikana että liikennemäärien huomattavista ennakoimattomista vaihteluista, jotka johtuvat esimerkiksi nykyisestä covid-19-pandemiasta. Tämä edellyttää muutoksia, jotka mahdollistavat toiminnan mahdollisimman turvallisissa, kustannustehokkaissa, lentoliikenteen kannalta tehokkaissa ja ympäristöä säästävässä olosuhteissa. Lisäksi on toteutettava toimenpiteitä, joilla edistetään ilmailun päästöjen vähentämistä Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. Tämä tarkoittaa Euroopan ilmatilan yhtenäistämisen jatkamista, viivästysten vähentämistä, turvallisuusnormien ja lentoliikenteen tehokkuuden parantamista ilmailun ympäristöjalanjäljen pienentämiseksi sekä monopoliasemassa olevaan palvelutarjontaan liittyvien maksujen sääntelyä.

Lentoreittien tehokkuutta voidaan parantaa ottamalla käyttöön uusia digitaaliteknologisia ratkaisuja. Tämä voidaan toteuttaa Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja alan sidosryhmien välisen yhteistyön ja luottamuksen lisäämisen avulla.

2.2 Yhteiskuntavastuu ja suhde järjestäytyneeseen kansalaisyhteiskuntaan

2.2.1 SES 2+ -ehdotus on laadittu osittain uudelleen aiemman SES 2+ -ehdotuksen pohjalta. Aiemman ehdotuksen käsittely keskeytyi kahden jäsenvaltion välisen erimielisyyden vuoksi. Koska ehdotuksen sisältö on samankaltainen kuin aiemmin hylättyjen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien ehdotusten, on edelleen mahdollista, ettei poliittista yhteisymmärrystä saavuteta. Jäsenvaltioiden huolenaiheet ovat perinteisesti liittyneet politiikkaan, itsemääräämisoikeuteen, sosioekonomisiin tekijöihin, kansallisen ilmatilan vapauttamiseen ja pakkoyksityistämiseen. Lainsäädäntömenettelyn aikana on suositeltavaa ottaa nämä huolenaiheet asianmukaisesti huomioon.

2.2.2 Euroopan komissio katsoo, että sosiaaliset kysymykset otettiin huomioon alkuperäisen SES 2+ -ehdotuksen vuonna 2013 tehdyssä vaikutustenarvioinnissa. Parhailaan on käynnissä lennonjohtajien ja lennonvarmistusteknisen henkilöstön työoloja koskeva tutkimus, jonka tulokset otetaan huomioon sekundaarilainsäädäntöä kehitettäessä, kunhan yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva ehdotus on hyväksytty. Sosiaalinen taustatilanne on kuitenkin sittemmin muuttunut merkittävästi. Lennonjohtajien ja lennonvarmistusteknisen henkilöstön työoloja koskevassa tutkimuksessa keskitytään pääasiassa nykyiseen tilanteeseen, ja työmarkkinaosapuolilta saatu palaute ei ole kovin myönteistä tulevien näkymien suhteen.

2.2.3 Monia sidosryhmien aiemmissa keskusteluissa antamaan palautteeseen sisältyviä kysymyksiä ei ole otettu huomioon. Näitä ovat muun muassa pyöreän pöydän keskustelut, jotka johtivat digitaalista eurooppalaista ilmatilaa koskevaan korkean tason julkilausumaan, sekä olemassa olevat kuulemisvälineet, kuten ilmaliikenteen hallinnan alakohtainen työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu, viisaiden ryhmä ja inhimillistä ulottuvuutta käsittelevä yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan asiantuntijaryhmä. Jäljellä onkin edelleen lukuisia huomattavia sosioekonomisia huolenaiheita, kuten uusien teknologioiden käyttöönotto ja ilmaliikenteen hallinnan työmarkkinaosapuolten aloite yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan sosiaalisen ja inhimillisen ulottuvuuden kehittämisestä.

2.2.4 Ilmailualan johtavat sidosryhmät kannattavat jäsenvaltioiden, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajien ja verkon hallinnoijien välisen yhteistyön jatkamista. Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva aloite tukee tällaista rajatylittävää sitoutumista, ja siinä olisi edelleen kehitettävä keinoja, joilla toiminnan turvallisuutta, tehokkuutta ja kustannustehokkuutta voidaan parantaa, muun muassa tarjoamalla mahdollisuus osallistua henkilöstön koulutusohjelmiin, joista yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan toteutuminen riippuu.

2.2.5 Säännöllisemmät työkokoukset jäsenvaltioiden sotilasilmaliikennehallintojen välillä ja jatkuva vuoropuhelu siviili- ja sotilasilmaliikennehallintojen välillä voivat johtaa sekä taloudellisesti että erityisesti ekologisesti tehokkaampiin lentoreitteihin, jotka hyödyttävät myös matkustajia/kuluttajia.

2.2.6 Ympäristötehokkuuden määrittely on perustuttava pikemminkin konkreettisiin muuttujiin kuin itse kustannuksiin. Uudistus on tarpeen, jotta voidaan vahvistaa lentojen ja siten lennonvarmistuspalvelujen tarjoajan ja verkon hallinnoijien tarjoamien palvelujen viherryttämisen merkitystä sekä varmistaa, että ilmatilan käyttäjät hyödyntävät verkkoa parhaalla mahdollisella tavalla.

2.3 Covid-19-pandemian huomioon ottaminen

2.3.1 Erityisesti ilmailuala on kärsinyt covid-19-kriisiä seuranneesta talousromahduksesta. Kansainvälisten arvioiden mukaan vuoden 2019 liikennemääriin voidaan palata aikaisintaan vuonna 2024 edellyttäen, että covid-19-rokote saadaan onnistuneesti käyttöön vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla. Koska alaan kohdistuu kasvava paine palauttaa jonkinasteinen tavanomainen toiminta, tämän ehdotuksen vaikutukset on ymmärrettävä kokonaisuudessaan, kun otetaan huomioon siihen sisältyvät merkittävät rakenteelliset muutokset Euroopan ilmaliikenteen hallintaan. Ehdotus ei saisi estää ilmaliikenteen hallintaa tai ilmailun muita osa-alueita aloittamasta uudelleen tavanomaista toimintaa.

2.3.2 Ehdotusta ei ole mukautettu covid-19-kriisin edellyttämällä tavalla, mikä korostaa jo esiin tuotua huolta siitä, että ehdotus on kaukana ilmailualan todellisuudesta covid-19-kriisin jälkeisessä maailmassa. Näyttää siltä, että kaikki ehdotusta koskevat vaikutustenarvioinnit on tehty ennen covid-19-kriisiä, ja sen vuoksi niillä ei enää ole merkitystä.

2.3.3 Covid-19-kriisillä on ollut dramaattiset vaikutukset ilmailualan työvoimaan, kun Euroopassa kymmenet tuhannet työntekijät ovat jo menettäneet työpaikkansa. Ilmaliikenteen hallinnan tukitoiminnot, kuten viestintä-, suunnistus- ja valvontapalvelu, ilmailutiedotuspalvelu ja lentosääpalvelu, saattavat joutua kärsimään kielteisistä sosiaalisista seurauksista, jotka johtuvat ehdotukseen sisältyvistä pyrkimyksistä eriyttää palveluja. Tämä on tunnistettava, ja ehdotuksessa olisi otettava huomioon pandemian sosioekonomiset vaikutukset näihin työntekijöihin ja alan epävakaus nykyisissä olosuhteissa.

2.3.4 Koska alan tulevaisuus on edelleen epäselvä, on vaikeaa laatia lainsäädäntöä, joka tarjoaisi tehokkaan ratkaisun ehdotuksessa käsiteltyihin huolenaiheisiin. Lisäksi kriisin sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset eivät ole vielä täysin selvillä, ja on ennenkaikasta tehdä nykyisiin ennusteisiin perustuvia arvioita tai päätelmiä, koska tilanne muuttuu nopeasti pandemian kehittyessä.

2.4 Markkinaperiaatteiden soveltaminen

2.4.1 Komissio peräänkuuluttaa taloudellista vakautta, mutta lennonvarmistuspalvelun tarjoajat saattavat pitää ehdotettua uutta institutionaalista rakennetta varsin byrokraattisena, koska se aiheuttaa uusia kustannuksia, jotka eivät välttämättä liity operatiiviseen työhön. Toinen seikka, joka saattaa herättää kysymyksiä, on muutoksenhakuelin, joka ehdotetussa muodossa ei ehkä ole täysin riippumaton suorituskyvyn tarkastuselimestä, vaikka komission aikomus tältä osin on varsin selvä. Tarkoituksena on siis perustaa elin, joka voi ratkaista kiistoja muulla kuin oikeudellisella menettelyllä, eli toisin sanoen muuallakin kuin unionin tuomioistuimessa.

2.4.2 Muista toimialoista poiketen ilmaliikenteen hallinta-alan on säilytettävä korkea operatiivisten valmiuksien taso riippumatta kaupallisen lentoliikenteen kysynnästä. Ala ja sen työntekijät ovat jatkaneet työskentelyä pandemiasta huolimatta ja tarjonneet välttämättömiä palveluja rahti-, sairaankuljetus- ja sotilaslentojen kaltaiselle hyötyliikenteelle.

2.4.3 Sosioekonomisesta näkökulmasta on huolestuttavaa, että markkinaperiaatteiden soveltaminen lentoasemien ilmaliikennepalveluihin voisi johtaa työmarkkinoiden epävakautteen ja heikentää alan työnormeja työntekijöiden ja koko yhteisön vahingoksi. Tämä haittaisi toiminnan tehostamista koskevan tavoitteen saavuttamista, ja sen vuoksi on epätodennäköistä, että palvelujen kustannukset laskisivat. Se voisi myös vähentää sellaisten lentoasemien määrää, joilla ilmaliikennepalveluja tarjotaan, ja vaikuttaa suoraan tällaisten lentoasemien turvallisuuteen.

2.4.4 Ilmaliikenteen hallinnan alalla on perinteisesti esiintynyt paljon rauhattomuutta alan aiempien vapautuspyrkimysten yhteydessä. Suuri osa tästä levottomuudesta on liittynyt erityisesti aiempiin yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskeviin ehdotuksiin. On mahdollista, että nykyisessä muodossaan ehdotus johtaa uusiin yhteiskunnallisiin levottomuuksiin ja työriitoihin, kun otetaan huomioon, että sillä pyritään vapauttamaan alaa ja lisäämään ilmaliikenteen hallinnan yksityistämistä ja hajanaistamista erityisesti tukitoimintojen osalta.

2.5 Valvontaviranomaisen ja palvelujen tarjonnan eriyttäminen

SES 1 -asetuksen mukaisesti valvonta ja palvelujen tarjonta on erotettava toisistaan ainakin tehtävätasolla. Tämä tarkistus olisi otettava huomioon SES 2+ -asetuksessa, koska toiminnallisen eriyttämisen yhteydessä saatu kokemus on osoittanut, että suorituskyky voidaan säilyttää samalla tasolla kuin rakenteellisesti eriytetyllä alalla. Olisi myös aiheellista selkiyttää ehdotuksen yleistä soveltamisalaa tältä osin.

Bryssel 2. joulukuuta 2020.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Christa SCHWENG*

LIITE

Seuraavat jaoston lausuntoluonnoksen kohdat muutettiin vastaamaan täysistunnon hyväksymiä muutosehdotuksia, mutta ne saivat tuekseen yli neljänneksen annetuista äänistä (työjärjestyksen 54 artiklan 4 kohta):

a) **Kohta 1.14**

1.14 ~~Eräistä Eräitä~~ ehdotuksen näkökohtia on suositeltavaa pohtia lainsäädäntömenettelyn aikana tarkoin kohdista olisi laadittava sosiaalisen vaikutusten arviointi. Tämä koskee erityisesti palvelujen tarjonnan eriyttämistä ja vapauttamista. On todettu, että näillä tekijöillä saattaa olla haitallinen vaikutus työntekijöihin, ja sen vuoksi työmarkkinaosapuolet olisi otettava mukaan tähän prosessiin.

Äänestystulos

Puolesta: 119

Vastaan: 104

Pidättyi äänestämästä: 26

b) **Kohta 2.2.1**

2.2.1 SES 2+ -ehdotus on laadittu osittain uudelleen aiemman SES 2+ -ehdotuksen pohjalta. Aiemman ehdotuksen käsittely keskeytyi kahden jäsenvaltion välisen erimielisyyden vuoksi. Koska ehdotuksen sisältö on samankaltainen kuin aiemmin hylättyjen yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevien ehdotusten, on edelleen mahdollista, ettei poliittista yhteisymmärrystä saavuteta. Jäsenvaltioiden huolenaiheet ovat perinteisesti liittyneet politiikkaan, itsemääräämisoikeuteen, sosioekonomisiin tekijöihin, kansallisen ilmatilan vapauttamiseen ja pakkoyksityistämiseen. ~~Perusteelliset vaikutustenarvioinnit auttaisivat tunnistamaan ja lievittämään tällaisia huolenaiheita.~~ Lainsäädäntömenettelyn aikana on suositeltavaa ottaa nämä huolenaiheet asianmukaisesti huomioon.

Äänestystulos

Puolesta: 113

Vastaan: 113

Pidättyi äänestämästä: 23

Työjärjestyksen 61 artiklan mukaisesti äänestyksen mentyä tasan (yhtä monta ääntä puolesta ja vastaan) puheenjohtajan ääni ratkaisi muutosehdotuksen puolesta.