



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2015 12 07
COM(2015) 598 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Europos aviacijos strategija

{SWD(2015) 261 final}

1. ĮŽANGA. NAUJAS AVIACIJOS ETAPAS

1.1 Kodėl ES rūpi aviacija

Aviacija yra stiprus ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo, prekybos ir judumo veiksnys Europos Sąjungoje. Jos vaidmuo ES ekonomikoje nepamainomas; aviacijos sektorius stiprina ES, kaip pasaulinės lyderės, pozicijas. Aviacijos strategija reikalinga norint užtikrinti, kad Europos aviacijos sektorius liktų konkurencingas ir kad sparčios pasaulio ekonomikos permainos ir plėtra jam būtų naudingos. Todėl ši aviacijos strategija labai padės įgyvendinti pagrindinius Europos Komisijos prioritetus.

ES aviacijos sektoriuje tiesiogiai įdarbinti tarp 1,4 mln.¹ ir 2² mln. asmenų, o apskritai su juo susiję tarp 4,8³ mln. ir 5,5⁴ mln. darbo vietų. Aviacijos sektorius tiesiogiai sukuria 110 mlrd. EUR ES BVP⁵, o jo bendra įtaka, įskaitant turizmą, dėl didinamojo poveikio siekia 510 mlrd. EUR⁶. Didelės bendrovės renkasi būstines steigti Europoje didžia dalimi dėl to, kad iš čia vykdomi tiesioginiai tarpžemyniniai skrydžiai. 10 proc. padidinus tarpžemyninių skrydžių pasiūlą 4 proc. padidėja didelių bendrovių būstinių skaičius⁷. 10 proc. padidinus išvykstančių keleivių skaičių metropoliniuose regionuose vietos užimtumas paslaugų sektoriuje išauga 1 proc.⁸

Per pastaruosius 20 metų, ES liberalizavus oro susisiekimo paslaugų vidaus rinką ir smarkiai išaugus oro transporto paklausai ES ir visame pasaulyje, Europos aviacijos sektorius gerokai išsiplėtė. Oro transporto naudotojai turi neprilygstamų keliavimo oro transportu galimybių konkurencingomis kainomis. Smarkiai padidėjo ES vidaus ir tarptautinių maršrutų gausa, dažnis ir keleivių skaičius⁹. ES pigių skrydžių bendrovės yra tapusios vienais didžiausių oro vežėjų tiek keleivių skaičiumi, tiek rinkos kapitalizacija. Europos aeronautikos gamybos pramonė taip pat labai stipri.

Tarptautinės aviacijos sektorius už Europos ribų taip pat gerokai pasikeitė, o tam tikruose pasaulio regionuose augo ypač smarkiai. Tai siejasi su pasaulio ekonomikos svorio centro poslinkiu į rytus, t. y. į Aziją¹⁰. Todėl atsirado sustiprėjo keletas naujų oro transporto bendrovių ir oro uostų, ir jie tapo nauju rimtu iššūkiu Europos pagrindiniams oro uostams ir oro vežėjams.

Be to, intensyvėjant oro eismui Europoje ir visame pasaulyje, sykiu reikia užtikrinti aukštus aviacijos saugos ir saugumo standartus, mažinti aviacijos aplinkosauginį pėdsaką ir prisidėti prie kovos su klimato kaita. Trumpai tariant, aviacijos augimas turi būti darnus.

1.2 Visapusiška konkurencingesnio ES aviacijos sektoriaus strategija

Kadangi aviacijos indėlis į bendrus ES ekonominės veiklos rezultatus ir jos reikšmė pasaulyje tokie dideli, ES aviacijos sektorius turi likti konkurencingas, išsaugoti lyderio pozicijas ir pajėgumą augti. Europa privalo būti tarptautinės aviacijos lydere ir rodyti pasauliui darnios aviacijos pavyzdį išsaugodama aukštą paslaugų kokybę ir aukštus ES standartus. Šia aviacijos strategija siekiama sustiprinti viso ES oro transporto vertės tinklo konkurencingumą ir tvarumą.

Todėl Komisija nustatė tris prioritetus:

¹⁻³⁻⁵⁻⁶ Steer Davies Gleave „Study on employment and working conditions in air transport and airports, Final report“, 2015.

²⁻⁴ „Aviation: Benefits Beyond Borders“, ATAG užsakymu parengė Oxford Economics, April 2014.

⁷ Germa Bèl, Xavier Fageda „Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters“, Journal of Economic Geography 8 (2008).

⁸ Jan K. Brueckner, „Airline Traffic and Urban Economic Development“, Urban Studies, 2003.

⁹ Šiuo metu skrydžiai vykdomi daugiau nei 3 500 maršrutų tarp ES valstybių narių ir daugiau nei 2 500 maršrutų, jungiančių su ES nepriklausančiomis šalimis (Komisijos tarnybų dokumento 1 skyriaus 1 skirsnis).

¹⁰ Numatoma, kad Azijos Ramiojo vandenyno regionas augs sparčiausiai ir iki 2034 m. jam teks 40 proc. pasaulio oro eismo (Komisijos tarnybų darbinio dokumento 1 skyriaus 4 skirsnis).

- **naudotis augančiomis rinkomis**, gerinant paslaugų kokybę, rinkų prieigą ir investavimo į trečiąsias šalis galimybes, kartu užtikrinant vienodas sąlygas;
- **spręsti su veiklos ore ir ant žemės plėtros ribų problemas**, šalinant pajėgumų apribojimus, gerinant efektyvumą ir susisiekimo galimybes;
- **užtikrinti aukštus ES saugos ir saugumo standartus**, veiksmus derinant prie rizikos ir orientuojantis į veiklos rezultatus.

Todėl taip pat reikia tokių ES veiksmų:

- **aktyviau vykdyti socialinę darbotvarkę ir kurti itin kokybiškas darbo vietas aviacijoje;**
- **ginti keleivių teises;**
- **pradėti naują inovacijų ir skaitmeninių technologijų epochą;**
- **prisidėti prie atsparios energetikos sąjungos ir į ateitį orientuotos klimato kaitos politikos įgyvendinimo.**

Šios aviacijos strategijos kryptis nustatyta pagal viešąsias konsultacijas¹¹, atsižvelgiant į dialogą su ES valstybėmis narėmis, Europos Parlamentu, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu ir suinteresuotaisiais subjektais. Ji bus įgyvendinama laikantis geresnio reglamentavimo¹² principų. Dėl visų didesnio poveikio veikslių bus rengiamos konsultacijos ir vertinamas poveikis.

II. KAIP ES AVIACIJA GALĖTŲ VĖL TAPTI PIRMAUJANTI

2.1 Naudojimas augimu gerinant paslaugas ir prieigą prie augančių rinkų

Nauji konkurentai ir besiformuojančios rinkos

Sparčiai kintančioje pasaulinėje rinkoje Europos aviacijai kyla naujų konkurencijos iššūkių, ypač dėl ekonomikos augimo centrų persislinkimo į rytus. Tie nauji konkurentai naudojami sparčiu viso regiono, t. y. Azijos, ekonomikos augimu ir tuo, kad aviacija tapo strateginių jų kilmės šalių ekonominės plėtros politikos strateginiu elementu.

Azijos Ramiojo vandenyno regione planuojamas keleivinis eismas, kuriam prognozuojamas metinis 6 proc. augimas, veikiausiai didės sparčiau, negu kituose regionuose, iki 2034 m., kai jis sudarys 40 proc. pasaulinio oro eismo. Numatoma, kad 2023 m. Kinija pralenks Jungtines Valstijas pervežtų keleivių skaičiumi ir taps didžiausia pasaulio oro transporto rinką¹³.

Kitaip nei kiti sektoriai, oro transportui kenkia įvairūs su investicijomis ir rinkos prieiga susiję apribojimai, kurie trukdo jam darniai ir dinamiškai augti. Europos Sąjungoje, sukūrus ES bendrąją aviacijos rinką, šios kliūtys didžia dalimi išnyko. Pavyzdžiui, oro transporto bendrovių, kurios yra gavusios licenciją oro susisiekimui vykdyti, skrydžių teisės niekuo neribojamas. Oro transporto bendrovės, aptarnaudamos keleivius Europoje, gali skristi į bet kurią Europos paskirties vietą. ES investuotojų investicijos į ES oro transporto bendrovės neribojamos. Tačiau už Europos sienų tarptautinių paslaugų ir trečiųjų šalių rinkose ribojimai ir kliūtys yra įprastas dalykas. Pavyzdžiui, Europos oro transporto bendrovėms ribojama galimybė patekti į trečiųjų šalių rinkas, pasinaudoti skirtingais investicijų šaltiniais (t. y. užsienio investicijomis), susijungti ir sukurti dideles visiškai

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/consultations/doc/2015-aviation-package/synopsis-report.pdf>.

¹² Europos Komisijos komunikatas „Geresnis reglamentavimas – geresni rezultatai“, COM(2015) 215, 2015 5 19.

¹³ Komisijos tarnybų darbinio dokumento 1 skyriaus 4 skirsnis.

integuotas oro transporto bendrovių grupes, tuo pačiu nesukeliant problemų dėl turimų skrydžių teisių.

Į augančias rinkas orientuota plataus užmojo ES išorės aviacijos politika

ES aviacijos sektoriui turėtų būti leista pasinaudoti naujomis augančiomis rinkomis, kuriose artimiausiais dešimtmečiais atsiras didelių ekonominių galimybių. Sėkmės lydimų tarptautinių pagrindinių oro uostų ir oro transporto bendrovių vieta parenkama ne tik pagal geografiją. Reikšmės turi ir tai, ar yra tinkama infrastruktūra, ekonomikos pobūdis, kokios mokestinė ir reglamentavimo sistema, kokie istoriniai, kultūriniai ir prekybos ryšiai¹⁴. Šiuo parametrus galima valdyti, ir Europa turi visas priemones tai padaryti.

Patirtis rodo, kad efektyvi priemonė yra ES lygmens derybos dėl visapusiškų oro transporto susitarimų su trečiosiomis šalimis. Pavyzdžiui, pasirašius ES oro transporto susitarimą su Vakarų Balkanų šalimis, keleivių skaičius beveik patrigubėjo. Maroko atveju keleivių padvigubėjo. Sudarius susitarimus su JAV ir Kanada bendras tarp šių rinkų ir ES keliaujančių asmenų skaičius išaugo daugiau nei 3 milijonais.

Priimdama į augančias rinkas aiškiai orientuotą visapusiškais aviacijos susitarimais įgyvendinamą plataus užmojo išorės aviacijos politiką, ES gali padėti pagerinti Europos aviacijos prieigą prie rinkų ir investavimo galimybes svarbiose užjūrio rinkose, pagerinti ES tarptautinio susisiekimo galimybes ir užtikrinti teisingas ir skaidrias rinkos sąlygas ES oro transporto bendrovėms. Kaip parodė ES aviacijos rinkos patirtis, pagal tokius susitarimus atvėrus rinkas atsiranda galimybių atsirasti naujiems rinkos dalyviams ir naujiems verslo modeliams. Komisija sieks bet kokiose būsimoje derybose užtikrinti sparčią pažangą taip, kad Europos oro transporto pramonė galėtų nuolat augti.

Be to, siekdama skatinti pasaulinę orlaivių ir su jais susijusių produktų prekybą, ES taip pat turėtų plėsti dvišalių aviacijos saugos susitarimų, kuriais siekiama abipusio saugos sertifikatų standartų pripažinimo, aprėptį. Dėl tų susitarimų gerokai sumažėja orlaivių eksporto sandorių išlaidos, o šalyse partnerėse užtikrinama aukšto lygio sauga, ir tai padeda visame pasaulyje derinti produktų standartus. Sėkmingai sudariusi tokius susitarimus su Jungtinėmis Valstijomis, Brazilija ir Kanada, ES turėtų tęsti derybas su pagrindiniais aeronautikos partneriais, t. y. su Kinija ir Japonija.

Vienodomis sąlygomis pagrįsta galimybė patekti į rinką

Norint, kad ES aviacijos pramonė liktų konkurencinga, būtina, kad patekimo į rinką galimybės būtų pagrįstos reglamentavimo sistema, kuri stiprina ES vertybes ir standartus, suteikia abipusių galimybių ir apsaugo nuo konkurencijos iškraipymo.

Kadangi šiuo metu nėra jokios tarptautinės teisinės sistemos, pagal kurią būtų stabdoma nesąžininga komercinė praktika tarptautinės aviacijos srityje, Europos Sąjungos, siekiančios užtikrinti sąžiningą ir tvarią konkurenciją, reakcija į tokią praktiką yra svarbi ir teisėta. Tokiu atveju taikomas Reglamentas (EB) Nr. 868/2004¹⁵ dėl apsaugos nuo subsidijavimo ir nesąžiningos kainų nustatymo veiklos, tačiau toks, koks yra dabar, jis, suinteresuotųjų šalių nuomone, nėra efektyvus. Šį klausimą reikėtų spręsti derantis dėl visapusiškų ES oro transporto susitarimų ir intensyviau vykdant atitinkamą politiką Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos lygmeniu. Be to, Komisija svarsto naujų ES priemonių kovai su nesąžininga praktika pasiūlymus, kurie būtų pateikti kuo anksčiau 2016 m.¹⁶

Esminis esamos tarptautinės reglamentavimo sistemos elementas yra nuostatos dėl nuosavybės ir kontrolės. Iš tikrųjų, oro transporto bendrovės vis labiau traukia investuotojus ir pasaulinius investicinius fondus. Tačiau tarptautinės sistemos nuostatose dėl nuosavybės ir kontrolės nurodyti pilietybės ir kontrolės elementai, kurie gali atgrasyti užsieniečius nuo investavimo.

¹⁴ „UK Airports Commission Final Report“, July 2015.

¹⁵ 2004 m. balandžio 21 d. Reglamentas (EB) Nr. 868/2004, OL L 162, 2004 4 30, p. 1–7.

¹⁶ Pasiūlymams dėl teisės akto bus taikomi Komisijos geresnio reglamentavimo reikalavimai.

Užsienio investuotojai gali investuoti į ES oro transporto bendroves, tačiau jie negali įgyti daugiau kaip 49 proc. nuosavybės teisių¹⁷ ir įmonės kontrolė turi likti Europos Sąjungoje. Pastaraisiais metais į ES oro transporto bendroves padaryta keletas didelių investicijų, dėl kurių civilinės aviacijos institucijos ir Europos Komisija pradėjo tirti investavimo taisykles, siekdamos užtikrinti, kad ES oro transporto bendrovių kontrolė atitiktų ES teisę. Keletas tyrimų tebevyksta. Šie tyrimai rodo, kad institucijoms reikia bendradarbiauti ir turėti vienodą supratimą, kaip turi būti atliekamas kontrolės kriterijų vertinimas ir tinkamas taikymas.

Kadangi daugelis oro transporto bendrovių yra svarbios komerciniu ir finansiniu požiūriu ir dėl didelių pradinių finansinių reikmių, kylančių oro transporto bendrovėms, norinčioms efektyviai veikti aplinkoje, kurioje vyksta arši konkurencija, reikėtų atidžiai išnagrinėti nuosavybės ir kontrolės reikalavimų, nustatytų Reglamentu (EB) Nr. 1008/2008¹⁸, aktualumą ir svarbą. Komisija toliau stengsis švelninti nuosavybės ir kontrolės taisykles, remdamasi abipusiškumo principu, dvišaliais oro susisiekimo paslaugų ir prekybos susitarimais, keldama uždavinį vėliau tai daryti daugiašaliu lygmeniu.

Komisija:

- rekomenduoja Tarybai duoti **leidimus derėtis dėl visapusiškų oro transporto susitarimų** su šiomis šalimis ir regionais: Kinija, ASEAN (Pietryčių Azijos valstybių asociacija), Turkija, Saudo Arabija, Bahreinu, JAE (Jungtiniais Arabų Emyratais), Kuveitu, Kataru, Omanu, Meksika ir Armėnija;
- rekomenduoja ES toliau derėtis dėl kitų **dvišalių aviacijos saugos susitarimų** su svarbiomis aeronautikos gamybos pramonės šalimis, tokiais kaip Kinija ir Japonija;
- siūlo inicijuoti **naujus aviacijos srities dialogus** su svarbiais aviacijos partneriais, tokiais kaip Indija;
- **derėtis dėl efektyvių sąžiningos konkurencijos nuostatų** derantis dėl visapusiškų ES oro transporto susitarimų ir svarstys **priemones nesąžiningos praktikos problemai spręsti** santykiuose su trečiosiomis šalimis ir trečiųjų šalių vežėjais;
- **siūlo skelbti aiškinamąsias gaires**, kaip taikyti Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 nuostatas **dėl ES oro transporto bendrovių nuosavybės ir kontrolės**, kad investuotojams ir oro transporto bendrovėms būtų suteikta daugiau teisinio tikrumo.

2.2 Veiklos ore ir antžeminės veiklos plėtros ribų problemų sprendimas

Pagrindinis uždavinys siekiant sudaryti sąlygas Europos aviacijos augimui – tai sumažinti pajėgumo ir veiksmingumo apribojimus, kurie pakerta Europos aviacijos sektoriaus pajėgumą tvariai augti ir konkuruoti tarptautinėje arenoje, sukelia spūstis bei vėlavimą ir didina sąnaudas.

Pagrindiniai civilinės aviacijos infrastruktūros elementai – tai oro uostai ir oro eismo valdymo paslaugas teikiančios įmonės. Vis didesnę poveikį pramonės konkurencingumui daro tų paslaugų kokybė, veiksmingumas ir sąnaudos. Europoje oro uostai ir oro eismo valdymo sistemos gali saugiai aptarnauti iki 33 000 skrydžių per dieną. Tačiau Europos oro erdvė, kaip visuma, valdoma neveiksmingai ir yra be reikalo suskaidyta, o dėl lėto Bendro Europos dangaus teisės aktų įgyvendinimo oro transporto bendrovėms susidaro daugiau išlaidų, todėl tiesiogiai nukenčia jų konkurencingumas. Apskaičiuota, kad dėl ES oro erdvės susiskaidymo susidaro ne mažiau kaip 5 mlrd. EUR išlaidų. Taip neveiksmingai naudojant oro erdvę, keleiviai turi mokėti daugiau ir užtrunka ilgiau, veiklos vykdytojai suvartoja daugiau degalų ir išmeta daugiau CO₂, be to, tai menkina

¹⁷ ES valstybėms narėms arba ES piliečiams turi priklausyti daugiau nei 50 proc. įmonės.

¹⁸ 2008 m. rugsėjo 24 d. Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008, OL L 293, 2008 10 31, p. 3–20.

mūsų pastangas gerinti aplinkosauginį veiksmingumą¹⁹. Be to, prognozuojama, kad didieji Europos oro uostai artimiausioje ateityje susidurs su pajėgumų trūkumo problema.

Bendro Europos dangaus sistemos sukūrimas

Bendro Europos dangaus sistema yra konkretus pavyzdys srities, kurioje ES gali nuveikti didelius darbus, didindama pajėgumą, gerindama saugą ir mažindama sąnaudas, o drauge mažindama aviacijos aplinkosauginį pėdsaką. Tokio būta pirminio užmojo daugiau nei prieš dešimtmetį, tačiau projektas iki šiol neduoda vaisių. Nepaisant tam tikrų laimėjimų siekiant geresnių tinklo rezultatų, valstybių narių oro navigacijos paslaugų teikėjų bendradarbiavimo lygis toli gražu ne pavyzdinis, o naudojama technologija nei suderinta, nei pati naujausia. ES valstybės narės privalo išspręsti šias problemas, kad būtų sukurta reali Bendro Europos dangaus sistema. Tai vienas pagrindinių uždavinių, kurių neišsprendus kenčia šiandienės ES aviacijos veiklos rezultatai ir konkurencingumas. Pavyzdžiui, iki galo optimizavus oro eismo valdymo sistemą sumažėtų išlaidų, kurios susidaro dėl neveiksmingumo (vėlavimo, ilgesnių maršrutų ir pan.).

Komisija ragina Europos Parlamentą ir Tarybą žengti svarbų žingsnį siekiant panaudoti tą ES aviacijos sektoriaus potencialą – priimti Bendro Europos dangaus (SES2+) pasiūlymus²⁰, kad būtų užtikrintas funkcinis oro erdvės blokų ir tinklo funkcijų efektyvumas ir spartus veiklos rezultatų planui taikytinų visos ES tikslų įgyvendinimas paisant veiklos rezultatų vertinimo įstaigos nepriklausomumo.

Veiksmingas Bendro Europos dangaus sistemos valdymas ir toliau yra Komisijos prioritetas. Atitinkamos Europos aviacijos saugos agentūros ir Eurokontrolės užduotys turėtų būti apibrėžtos taip, kad abi organizacijos vieną kitą papildytų ir taip būtų išvengta dubliavimosi ir sumažėtų išlaidas.

Tinklo valdytojo užduotys koordinuoti oro eismo srautų valdymą Europos lygmeniu bus palaipsniui plečiamos ir apims bendrąsias paslaugas (tai toliau mažins išlaidas); tos užduotys turėtų būti palaipsniui perorganizuojamos į pramoninę partnerystę. Todėl 2017 m. bus paskirtas tinklo valdytojas, kuris vykdys veiklą po 2020 m.

Galutiniai oro eismo valdymo technologinio modernizavimo įgyvendinant Bendro Europos dangaus oro eismo vadybos mokslinių tyrimų programos (SESAR) projektą tikslai – sudaryti sąlygas sumažinti oro eismo valdymo išlaidas, mažinant vėlavimą, suvartojamą degalų kiekį, skrydžio laiką ir išmetamą CO₂ kiekį ir padidinti oro erdvės naudotojų operacinį veiksmingumą. Visi tie elementai padidins aplinkosauginę SESAR sprendimų naudą ir jie glaudžiai susiję su bendruoju oro eismo valdymo veiklos rezultatų planu.

Todėl svarbu laiku ir koordinuotai įdiegti technologinius sprendimus. Tuo tikslu sukurta nemažai priemonių, tokių kaip oro eismo valdymo planas, bendri projektai ir diegimo programa. Jas įgyvendina viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės organizacijos, t. y. bendra įmonė SESAR (apibrėžimo ir plėtros veiklos srityje) ir SESAR diegimo partnerystės pagrindų susitarimo organizacija (diegimo srityje). Ir plėtros, ir diegimo darbams reikia tinkamos finansinės paramos. Šiuo metu ES skiria lėšas per tokias programas kaip „Horizontas 2020“ ir Europos infrastruktūros tinklų priemonė.

Išorės santykiuose Komisija, siekdama pagerinti oro eismo valdymą, toliau skatins tinklo valdytoją ir pagrindinius ES partnerius susitarti dėl bendradarbiavimo tvarkos. Ji taip pat remia bendros įmonės SESAR ir SESAR diegimo administratoriaus veiklą. SESAR suteikia galimybę ES padidinti įtaką ir pasaulinėje arenoje, ypač Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos vykdomoje derinimo veikloje.

Siekiant oro eismo valdymo tęstinumo, turėtų būti užtikrintas minimalus oro erdvės valdymo paslaugų lygis, kad galėtų būti vykdomi bent tranzitiniai skrydžiai (skrydžiai per tam tikros valstybės arba teritorijos erdvę), kurie mažiausiai trikdo tinklą. Komisija skatins valstybes nars keistis tarpusavyje geriausia šios srities patirtimi.

¹⁹ Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 skyriaus 5.1 skirsnis.

²⁰ COM(2013) 409 *final* ir COM(2013) 410 *final*, 2013 06 11.

Pajėgumų ribų problemos sprendimas

Eurokontrolės duomenimis, 2035 m. dėl pajėgumų trūkumo Europos oro uostai nepajėgs aptarnauti maždaug 2 mln. skrydžių²¹. Daugiau nei 20 oro uostų dirbs visu ar beveik visu pajėgumu po 6 ar daugiau valandų per dieną, palyginti tik su 3 oro uostais 2012 m., todėl vidutinis su oro uostu susijęs skrydžių vėlavimas padidės dar 5–6 min. Apskaičiuota, kad, nepajėgdama patenkinti paklauskos, visoje ES iki 2035 m. nebus sukurta 434 000–818 000 darbo vietų ir bus prarasta 28–52 mlrd. EUR BVP per metus²².

Šios oro uostų pajėgumo trūkumo prognozės rodo, kad nepaisant gerai išplėto ir plataus oro uostų tinklo daugelis didžiųjų Europos oro uostų labai kenčia nuo spūsčių, todėl kyla grėsmė tvariam ES aviacijos sistemos augimui ateityje. Tuo pat metu kiti oro uostai Europoje panaudojami nepakankamai ir esama pajėgumų pertekliaus. Todėl nepaprastai svarbu kuo geriau panaudoti esamą pajėgumą ir planuoti gerokai iš anksto, kad būtų galima patenkinti prognozuojamus ateities poreikius. Taip pat reikia užtikrinti geresnę strateginę oro uostų planavimą ES lygmeniu. Todėl Komisija džiaugiasi Oro uostų stebėjimo centro²³ darbu. Tas centras konkrečiai rekomendavo kiekvienoje valstybėje parengti, atsižvelgiant į bendrą geriausias patirtį, strateginio oro uostų planavimo metmenis, įskaitant pagrindinių oro uostų generalinius planus. Tuo remdamasi, Komisija prašys Oro uostų stebėjimo centro tęsti darbus oro uostų spūsčių klausimais, ypač švelninimo priemonių srityje, ir gyventojus veikiančio orlaivų triukšmo prevencijos vadybos klausimais.

Be to, Komisija ragina Tarybą ir Europos Parlamentą skubiai priimti persvarstytą Laiko tarpų reglamentą²⁴, kad labiausiai apkrauti mūsų oro uostai būtų naudojami racionaliausiai ir ES ekonomika gautų didžiausios naudos²⁵.

Oro uosto paslaugų veiksmingumo didinimas

Kad ES aviacijos sektorius būtų konkurencingas, o keleiviai justų paslaugos kokybę, reikia itin našių konkurencingų oro uosto paslaugų, įskaitant kilimo ir tūpimo takus, keleivių terminalus ir antžemines paslaugas.

Suinteresuotosios šalys abejoja, ar esama teisinė sistema yra tinkama, kaip nurodyta 2014 m. paskelbtoje Komisijos ataskaitoje²⁶ „Direktyvos dėl oro uostų mokesčių²⁷ taikymas“.

Oro uostų mokesčius reglamentuojančių institucijų Salonikų forumas toliau sieks geresnio galiojančios direktyvos įgyvendinimo ir teiks Komisijai medžiagą ir rekomendacijas dėl galimybės naudoti įtakos rinkoje naudojimo vertinimą, kaip priemonę nustatyti geriausią reglamentavimo modelį. Iš tiesų, kai oro uostai realiai konkuruoja, oro uostų mokesčių dydį turėtų nustatyti rinka, ir reglamentavimo nereikia. Tačiau, kai oro uostai realiai nekonkuruoja, visgi gali reikėti specifinės reglamentavimo sistemos. Salonikų forumas taip pat turėtų nagrinėti oro uosto mokesčių skaidrumą ir prisidėti prie oro uostų tarpusavio konsultacijų efektyvumo. Tada Komisija įvertins, koku mastu gali reikėti persvarstyti direktyvą dėl oro uostų mokesčių.

Antžeminės paslaugos – tai, tarp kita ko, oro uostuose teikiamos paslaugos, kurios labai svarbios norint orlaivį saugiai ir veiksmingai parengti tolesniam skrydžiui, pavyzdžiui, degalų įpylimas, keleivių aptarnavimas ir ledo šalinimas. Komisija toliau efektyviai įgyvendins galiojančią direktyvą²⁸, ypatingą dėmesį skirdama galimybei patekti į ES oro uostų antžeminių paslaugų rinką ir užtikrindama

²¹ Pagal tikėtinausią Eurokontrolės scenarijų, tai prilygsta 12 proc. visos paklauskos 2035 m., arba 240 mln. pervežamų keleivių, arba devynių oro uostų kilimo ir tūpimo takų pajėgumui. Pajėgumo stoka prognozuojama iš viso 24 oro uostams prie 21 miesto.

²² Oro uostų pajėgumo ir kokybės stebėjimo centras, 2015 m.

²³ Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 skyriaus 5.3 skirsnis.

²⁴ 2009 m. birželio 18 d. Reglamentas (EB) Nr. 545/2009, OL L 167, 2009 6 29, p. 24–25.

²⁵ Pavyzdžiui, vien įdiegus antrinę prekybą ES aviacijos sistema galėtų per metus papildomai aptarnauti 14 mln. keleivių per metus ir taip kasmet atnešti 300 mln. EUR ekonominės naudos.

²⁶ COM/2014/0278 galutinis.

²⁷ 2009 m. kovo 11 d. Direktyva 2009/12/EEB, OL L 70, 2009 3 14, p. 11–16.

²⁸ 1996 m. spalio 15 d. Tarybos direktyva 96/67/EEB (OL L 272, 1996 10 25, p. 36–45).

vienodas sąlygas antžemines paslaugas teikiančioms įmonėms. Komisija atliks Antžeminių paslaugų direktyvos vertinimą ir tada nuspręs, ar ją reikia persvarstyti.

Galiausiai Europos oro uostuose taip pat reikėtų pagerinti daugiaryšio susisiekimo galimybes, siekiant transporto rinkos veiksmingumo ir geresnio keleivių judumo.

Geresnės susisiekimo ES viduje ir su pasauliu galimybės

Viešos konsultacijos aiškiai parodė, kad susisiekimo galimybės (bendrasis bruožas apibūdinamos kaip oro transporto paslaugų tarp dviejų punktų skaičius, dažnis ir kokybė) keliaujančiai visuomenei, verslui ir visai ekonomikai yra svarbios. Tyrimai²⁹ rodo, kad kuo geresnės miesto, regiono ar šalies galimybės susisiekti oru su kitomis Europos ir pasaulio vietomis, tuo didesnės augimo galimybės.

Nors didžiosios ES oro uostų daugumos susisiekimo galimybės per pastaruosius dešimt metų nepaprastai pagerėjo ir didžiąją dalį susisiekimo su Europa galimybių teikia ES oro uostai, šio reiškinio negalima laikyti savaime suprantamu. Visų pirma, įvairių oro uosto susisiekimo galimybių elementų³⁰ analizė rodo, kad nemažai už Europos ribų esančių oro uostų gerokai labiau išplėtė savo susisiekimo galimybes ir padidino keleivių srautą. Oro uostų galimybės susisiekti Europoje labai skiriasi: didieji centrai siūlo šimtus krypčių, o maži regioniniai oro uostai – vos keletą. Tai didžia dalimi galima susieti su paklausos ir pasiūlos aplinkybėmis (pvz., aptarnaujamos teritorijos gyventojų skaičiumi, su pasiūla susijusios konkurencijos lygiu, BVP vienam gyventojui), vis dėlto tai gali nulemti labai nepalankią mažesnes susisiekimo galimybes turinčių miestų, regiono ar šalių konkurencinę padėtį.

Tyrimai, kuriuos atliko Pasaulio bankas³¹, parodė, kaip svarbu stebėti oro transporto paslaugų, kuriomis gali pasinaudoti konkretaus miesto, regiono ar šalies gyventojai, lygį. Norint pagrįstai formuoti politiką, labai svarbu pajėgti nešališkai ir skaidriai nustatyti, kiek susisiekimo galimybės yra prieinamos ir (arba) socialiai pageidaujamos. Tai padėtų pagal lyginamąjį rodiklį įvertinti esamą ES oro uostų, kurių paklausos ir pasiūlos aplinkybės panašios, paslaugų lygį.

Jei akivaizdu, kad vien rinka neužtikrins priimtino oro transporto paslaugų lygio konkrečiuose Europos regionuose, valstybės narės gali svarstyti, ar nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, kad būtų teikiamos skrydžių į nepakankamai aptarnaujamus regionus ir iš jų paslaugos. Reglamente (EB) Nr. 1008/2008³² nustatytos taikytinos sąlygos, kurių vienas iš tikslų yra galimai netinkamo tų įsipareigojimų taikymo prevencija. 2011–2013 m. atliktas visapusiškas Reglamento (EB) Nr. 1008/2008 vertinimas: viešųjų paslaugų įsipareigojimų taisyklės laikytos tinkamomis paskirčiai, tačiau manyta, kad tikslinga parengti tinkamo jų aiškinimo gaires³³.

Šiuo metu valstybių narių taikomi aviacijos rinkliavos ir mokesčiai, viršijantys įprastinį pelno mokesčių, gali neigiamai atsiliepti susisiekimo galimybėms ir konkurencingumui. Komisija paskelbs tų mokesčių ir rinkliavų sąvadą ir patikrins jų poveikį.

Komisija:

- ragina Europos Parlamentą ir Tarybą sparčiai priimti Bendro Europos dangaus (SES2+) pasiūlymus ir toliau bendradarbiaus su valstybėmis narėmis ir kitomis suinteresuotosiomis šalimis, kad Bendro Europos dangaus sistema būtų įgyvendinta iki galo;
- įvertins būtinybę persvarstyti direktyvą dėl oro uostų mokesčių;
- kartu su Oro uostų stebėjimo centru stebės susisiekimo ES viduje ir su ES nepriklausančiomis šalimis galimybių tendencijas, nustatys trūkumus ir tinkamas priemones, kurių reikia imtis;

²⁹ Komisijos tarnybų darbinio dokumento 2 skyriaus 3 skirsnis.

³⁰ Tiesioginis ar netiesioginis, tranzitinis susisiekimas ir susisiekimas per centrus. Žr. Tarnybų darbinio dokumento 2 skyriaus 3.1 skirsnį.

³¹ <http://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5722>.

³² Žr. 18 išnašą.

³³ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SWD(2013) 208 *final*, 2013 6 6.

- paskelbs aiškinamąsias gaires, kuriose bus paaikškins galiojančias viešųjų paslaugų įsipareigojimų taisykles.

2.3 Aukštų ES saugos ir saugumo standartų išlaikymas

Per pastaruosius 20 metų oro transporto ekonominė ir reglamentavimo situacija Europoje labai pasikeitė, ir techninės taisyklės buvo sėkmingai priderintos prie tų pokyčių. Per 10 metų Europos aviacijos saugos agentūra taip pat pasikeitė ir tapo viena svarbiausių aviacijos saugos institucijų pasaulyje. ES aviacijos saugos sistema padeda užtikrinti ne tik aukštus saugos standartus, bet ir vienodas sąlygas verslui. Tačiau, matant laukiančius uždavinius, dabar Europos aviacijos bendrosios rinkos veiklos rezultatai ir veiksmingumas turi būti gerinami, kad ji būtų konkurencinga ateityje. Vienas svarbiausių atliktų darbų – pritaikyti reglamentavimo sistemą.

Sauga ir saugumas yra konkurencingo aviacijos sektoriaus prielaidos. Prognozuojama, kad 2035 m. aviacijos eismas Europoje išaugs iki 14,4 mln. skrydžių (tai 50 proc. daugiau nei 2012 m.), todėl pirmas uždavinys – augant oro eismui išsaugoti esamus saugos standartus. Tai leis ES aviacijos sektoriui ateityje toliau saugiai vystytis. Todėl reglamentavimo sistema turi būti geriau parengta, kad ja naudojantis saugos grėsmės būtų nustatomos ir sušvelninamos sparčiau ir efektyviau. Tai gali būti pasiekta, pradėjus saugą reglamentuoti ir prižiūrėti pagal rizika ir veiklos rezultatais pagrįstą požiūrį: šalinant esamas saugos spragas ir labiau integruojant kitas su sauga susijusias technines reglamentavimo sritis, tokias kaip aviacijos saugumas.

Nors sauga nepaprastai svarbi, ji negali būti užtikrinama atsietai. Reglamentavimo sistemoje taip pat turi būti išdėstytos sąlygos, kuriomis aviacijos pramonė gali klestėti ir likti konkurencinga pasaulinėje rinkoje. Tarp tų sąlygų – naujų verslo modelių ir besiformuojančių technologijų, tokių kaip elektriniai varikliai ir bepiločiai orlaiviai, integravimas. Be to, svarstant reglamentavimą reikia labiau taikyti proporcingumo principą ir pripažinti rizikos skirtumus skirtinguose civilinės aviacijos sektoriuose. Galiausiai tai reiškia panaikinti taisykles ir procedūras, kurios gaišina laiką, apsunkina ir kainuoja, tačiau neprideda prie saugos, taip pat tas, kurios smaigia novatoriškumą ir verslumą. Be to, esama galimybių labiau orientuotis į pripažintus pramonės standartus. Ateityje tai suteiks daugiau reglamentavimo lankstumo ir kartu užtikrins tokį patį ar aukštesnį bendrą saugos lygį.

Be to, veiksmingumą ir saugą galima padidinti geriau panaudojant turimus išteklius ES ir valstybių narių lygmeniu. Tuo tikslu reikėtų sukurti nacionalinių institucijų ir Europos aviacijos saugumo agentūros turimų techninių išteklių jungimo ir dalijimosi jais sistemą. Ji sudarytų sąlygas valstybėms narėms savanoriškai perduoti Europos Sąjungos teisės aktų įgyvendinimo atsakomybę Europos aviacijos saugos agentūrai arba kitai valstybei narei. Reguliavimo atsakomybė taptų aiškesnė ir būtų išvengta dubliavimosi. Tolimesnėje ateityje reikėtų siekti sukurti bendrą Europos aviacijos instituciją.

Daugelis aviacijos avarijų, kuriose nukenčia Europos piliečiai, įvyksta už ES ribų. Vienu svarbiausių ES veiksmų uždavinių turi likti pastangos visame pasaulyje užtikrinti aukštus saugos standartus, pagrįstus Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos sukurtais bendrais standartais. ES teisėtai suinteresuota į ES skraidančių užsienio oro transporto bendrovių ar oro transporto bendrovių, kuriomis naudojasi ES piliečiai keliaudami už ES ribų, sauga. Todėl Komisija inicijuos nuodugnų galiojančių veiklos draudimų nustatymą³⁴ ir aviacijos avarijų tyrimų taisykles reglamentuojančių teisės aktų³⁵ vertinimą, kad tie teisės aktai padėtų geriausiu būdu spręsti ES uždavinius. Siekiant padidinti veiksmingumą ir saugą bus skatinamas glaudus nacionalinių karinių institucijų, Europos gynybos agentūros ir Europos aviacijos saugos agentūros bendradarbiavimas.

Svarstomoje ateityje terorizmo grėsmė civilinei aviacijai veikiausiai liks didelė. Oro transporto sistemos veikimui ir konkurencingumui būtini aukšti aviacijos saugumo standartai. Tuo pat metu efektyvias saugumo priemones svarbu derinti su metodais ir technologijomis, kurios palengvina keleivių tėkmę oro uostuose ir sumažina keleivių nepatogumus ir gaišinimą. Šioje srityje Komisija taip pat ieškos naujų būdų keleivių saugumo patikrų naštai palengvinti, visų pirma naudojant naujas

³⁴ 2005 m. gruodžio 14 d. Reglamentas (EB) Nr. 2111/2005, OL L 344, 2005 12 27, p. 15–22.

³⁵ 2010 m. spalio 20 d. Reglamentas (EB) Nr. 996/2010, OL L 295, 2010 11 12, p. 35–50.

technologijas ir taikant rizika pagrįstą požiūrį, sykiu nepažeidžiant pagrindinių teisių. Kita svarbi saugumo išlaidų racionalizavimo priemonė yra vieno langelio saugumo koncepcija, pagal kurią keleivis turi pereiti saugumo patikrą pirmame išskridimo punkte, o tranzitiniuose punktuose daugiau saugumo patikrų nebereikia. ES toliau sieks su pagrindiniais prekybos partneriais susitarti dėl abipusio pripažinimo ir saugumo užtikrinimo taikant vieno langelio principą, kad sumažėtų išlaidos saugumui, susidarancios dėl dubliavimosi ir saugumo užtikrinimo sistemų nederėjimo.

Kaip ir daugelis kitų sektorių, aviacija yra sparčiai skaitmeninama. Nors tai labai naudinga, tačiau aviacija taip pat tampa pažeidžiamesnė kibernetinio saugumo ar kibernetinės saugos aspektais. Kaip ir dėl kitų skrydžių saugos grėsmių Komisija prašys Europos aviacijos saugos agentūros spręsti ir kibernetinės grėsmės problemas³⁶, kad būtų skatinama galvoti apie saugumą jau projektuojant ir kad būtų formuojami reikiami reagavimo į incidentus pajėgumai. Tuo tikslu Europos aviacijos saugos agentūra bendradarbiaus su kitomis kompetentingomis institucijomis.

Komisija:

- siūlo **persvarstyti civilinės aviacijos saugos bendrųjų taisyklių pagrindinį reglamentą**, kuriuo keičiamas galiojantis Reglamentas (EB) Nr. 216/2008;
- teikia **persvarstyti Europos aviacijos saugos programos dokumentą**, kuriame aprašoma, kaip šiandien Europoje valdoma sauga.

2.4 Aktyvus socialinės darbotvarkės vykdymas ir itin kokybiškų darbo vietų aviacijos sektoriuje kūrimas

ES aviacijos sektoriaus darbo vietos priklauso nuo sektoriaus pajėgumo generuoti augimą vykdant struktūrines reformas. Be to, nepaprastai svarbu užtikrinti pirmavimą aviacijos srityje, įdarbinant gerai išsilavinusius, kvalifikuotus ir patyrusius darbuotojus. Mokslininkų, universitetų ir pramonės partnerystė švietimo srityje palengvins šių sektorių ekspertų mainus, kurie galiausiai labai padės vystyti Europos aviacijos sektoriui.

Reikia ugdyti naujus gebėjimus ir kompetencijas, kurias turi dar nedaugelis, tokias kaip bepiločių orlaivių valdymo specialistų ir skrydžių duomenų analitikų. Mokymą reikia laikyti prioritetu. Šioje srityje Europos aviacijos saugumo agentūros virtualioji akademija turėtų toliau formuoti tikrą europinį aviatorių mokymo institutų tinklą. Be to, turėtų būti sukurti bendri aviacijos saugos inspektorių kompetencijų standartai.

Verslui tampant vis labiau tarptautiniu ir augant pasaulinei konkurencijai, oro transporto bendrovės patiria stiprų spaudimą mažinti veiklos išlaidas. Siekdami pagerinti našumą ir pelningumą, daugelis ES oro vežėjų (kurių keletas patiria savo veiklos pertvarkymo sunkumų) subrangovams perdavė šalutinę veiklą ir palaipsniui – taip pat pagrindinę veiklą. Atsirado verslo ir užimtumo modeliai, tokie kaip operacinių bazių gausinimas, skraidančiojo personalo įdarbinimas per agentūrą, naujos netipiškos įdarbinimo formos ar mokamo skrydžio (angl. *pay-to-fly*) schemas skraidančiajam personalui. Nuolatinis stebėjimas ir reguliarūs informacijos mainai tarp Komisijos, valstybių narių ir suinteresuotųjų šalių taip pat galėtų padėti geriau suprasti šias naujas tendencijas ir užtikrinti teisingas darbo sąlygas sektoriuje.

Ypatingą dėmesį verta skirti itin judžių darbuotojų, kurių bazė (pagrindinė buvimo vieta) yra ne toje teritorijoje, kurioje oro transporto bendrovės yra licencijuotos, padėčiai. Svarbu, kad būtų aiškumo dėl taikytinos darbo teisės ir dėl teismų kompetencijos spręsti ginčus. Todėl, naudojantis Europos teisminiu tinklu civilinėse ir komercinėse bylose, bus paskelbtas praktinis taikytinos darbo teisės ir kompetentingų teismų vadovas. Atlikusi vertinimą, Komisija svarstys, ar reikia priimti aiškinamąsias gaires ar keisti aviacijos sektoriaus reglamentavimą pagal objektyvius kriterijus.

³⁶ Pagal Tinklų ir informacijos saugumo direktyvos projekte (COM(2013) 48) išdėstytus rizikos valdymo ir pranešimo apie incidentus (įskaitant tuos, kurie kyla transporto sektoriuje) reikalavimus.

Tokiomis aplinkybėmis nepaprastai svarbu aktyviai vykdyti visapusišką socialinį dialogą dėl darbo santykių. Be to, srityse, kuriose taisyklės gali turėti dideles socialines pasekmes, ypač aktualu tinkamai konsultuotis su suinteresuotais šalimis, įskaitant Sąjungos socialinius partnerius. Tai galioja ir Europos aviacijos saugos agentūrai, kai ji rengia saugos įgyvendinimo taisykles.

Be to, derėdamasi dėl visapusiškų ES lygmens oro transporto susitarimų su trečiosiomis šalimis Komisija sieks užtikrinti, kad atitinkama šalių politika ir teisės aktai užtikrintų aukštą apsaugos lygį darbo ir socialinėje srityje ir kad susitarimų atvertos galimybės nešvelnintų darbo šalių teisės aktų bei standartų ir jų vykdymo užtikrinimo.

Komisija:

- remis socialinį dialogą, ypač per Civilinės aviacijos sektoriaus socialinio dialogo komitetą;
- su valstybėmis narėmis stiprins darbo vietų ir užimtumo aviacijos sektoriuje analizę ir sudarys sąlygas prie jos prisidėti suinteresuotiems subjektams;
- paskelbs praktinį taikytinos teisės ir kompetentingų teismų vadovą, kurį turi parengti Europos teisminis tinklas civilinėse ir komercinėse bylose;
- svarstys poreikį išaiškinti, kurią teisę reikia taikyti judžių asmenų darbo aviacijoje sutartims ir kurie teismai yra kompetentingi.

2.5 Keleivių teisių gynimas

2015 m. tęsiasi teisėkūros procesas dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, kuriuo nustatomos keleivių teisės atsisakymo vežti, skrydžių atidėjimo ilgam laikui ir atšaukimo atveju³⁷. Komisija ragina Europos Parlamentą ir ES Tarybą sparčiai priimti siūlomus pakeitimus. Šiuo metu Komisija užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos griežtai laikytųsi Reglamentu (EB) Nr. 261/2004 nustatytą ES keleivių teisių pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo išaiškinimą. Todėl Komisija priims aiškinamąsias gaires, kad piliečiai ir oro transporto bendrovės suprastų esamus teisės aktų reikalavimus, kurie bus taikomi iki pakeitimų įsigaliojimo. Be to, Komisija įvertins, kaip toliau skatinti nacionalinių priežiūros institucijų ir už horizontaliąsias vartotojų apsaugos taisykles atsakingų institucijų bendradarbiavimą.

2.6 Kelias į naują epochą – diegiant inovacijas ir skaitmenines technologijas

Oro transporto sektoriuje ypač svarbus vaidmuo tenka inovacijoms. Jos gerina konkurencingumą, nes leidžia gimti naujoms idėjoms, atveria rinkos galimybes, skatina kurti technologijas, kurios didina aviacijos saugą ir gerina jos rezultatus, siekiant užtikrinti sklandžias keliones visiems. Plėtojant naujos kartos technologijas ir populiarinant naujausių technologijų naudojimą reikalingas Europos pavyzdys. Tai pasiekama efektyviai orientuojant Europos kūrybiškumą ir finansinius išteklius.

Suprantama, kad svarbiausia aviacijos priemonė yra orlaiviai, todėl norint, kad aviacijos sektorius pasiektų puikių rezultatų, reikalingas konkurencingas aviacijos sektorius. Aeronautikos pramonė yra pripažinta vienu iš penkių pačių pažangiausių Europos technologijų sektorių. Šiuo metu moksliniai tyrimai ir inovacijos ir toliau yra esminis aeronautikos pramonės sėkmės veiksnys. Orlaivių gamintojai ir jų tiekimo grandinės dalyviai deda didžiules pastangas gerinti aviacijos aplinkosauginį pėdsaką, didinti oro eismo saugą, mažinti veiklos išlaidas ir tenkinti augančią naujų orlaivių paklausą. Geras pavyzdys yra viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė „Švarus dangus 2“³⁸. Kiti geri tokių pastangų pavyzdžiai – tai pažangių gamybos procesų plėtra, naujų medžiagų naudojimas ir žiedinei ekonomikai palanki veikla³⁸.

³⁷ 2004 m. vasario 11 d. Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, OL L 46, 2004 2 17, p. 47.

³⁸ Žiedinės ekonomikos dokumentų rinkinys.

Sertifikavimas yra privaloma saugos ir aplinkos taisyklių atitikties garantija, todėl veikia tarsi tiltas nuo mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros į rinkas. Todėl Europos aviacijos saugos agentūra turi būti pajėgi laiku veiksmingai parengti ir atlikti sertifikavimą, išsaugant nepriklausomumą ir nešališkumą.

Oro uostų pajėgumui, veiklos rezultatams ir paslaugų kokybei taip pat didelės reikšmės turi informacijos ir komunikacijos technologijų diegimas ir racionalizavimas. Elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodekse³⁹ išdėstytos ES taisyklės dėl skrydžių bilietų platinimo gali nebetikti šiandienos rinkai. Todėl Komisija vertins, ar atsižvelgiant į pastebėtas permainas reikia persvarstyti galiojančias taisykles. Be to, Komisija džiaugiasi Europos aviacijos saugos agentūros inicijuotu aviacijos didžiųjų duomenų projektu⁴⁰, padėsiančiu gerokai padidinti analitinius pajėgumus ir dalytis dideliais duomenų kiekiais, kad naudojant informacijos ir ryšių technologijas pagerėtų aviacijos sauga.

Visapusis bepiločių orlaivių galimybių panaudojimas

Bepiločiai orlaiviai yra technologija, kuri jau iš esmės keičia padėtį: atveria naujų paslaugų ir taikymo būdų galimybes ir kelia naujus iššūkius. Jie suteikia didžiulę galimybę ir mūsų aeronautikos gamybos pramonei, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms, ir daugeliui aviacijos ir aviacijos sektoriui nepriklausančių įmonių, kurios galės bepiločius orlaivius panaudoti savo veikloje ir padidinti savo veiksmingumą ir konkurencingumą. Šiandien aviacijos saugos taisyklės nėra pritaikytos bepiločiams orlaiviams. Kadangi bepiločiai orlaiviai naudojami labai įvairių tipų ir labai skirtingomis veiklos sąlygomis, reikia skubiai sukurti rizika pagrįstą sistemą. Ši sistema užtikrintų saugų jų naudojimą civilinėje oro erdvėje, o pramonei suteiktų teisinį tikrumą. Šiuo klausimu taip pat bus atsižvelgta į nuogaštavimus dėl privatumo, duomenų apsaugos, saugumo, atsakomybės, draudimo ar aplinkos.

Siekiant užtikrinti saugią sąveiką su esamais oro erdvės naudotojais, kuriems taikomos ES taisyklės, ir sukurti didelę bendrąją vidaus rinką, ypač aktualią mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir pradedančiosioms įmonėms, ši sistema turi būti sukurta ES lygmeniu. Saugos sumetimais ji turi būti taikoma visiems bepiločiams orlaiviams, net ir mažiesiems. Tačiau, laikantis Komisijos geresnio reglamentavimo principų, taisyklės turi būti proporcingos rizikai, kad pernelyg sunkios ir brangios taisyklės ir procedūros nesudarytų kliūčių naujai plėtrai. Komisija taip pat stengsis, kiek įmanoma, orientuotis į pramonės standartus.

Komisija:

- siūlo saugios bepiločių orlaivių operacijų plėtros bazinę teisinę sistemą, įtrauktiną į naują Aviacijos saugos pagrindinį reglamentą, pakeisiantį Reglamentą (EB) Nr. 216/2008;
- paves Europos aviacijos saugos agentūrai parengti išsamesnes taisykles, kurios sudarytų sąlygas vykdyti veiklą naudojant bepiločius orlaivius ir plėtoti pramonės standartus.

2.7 Prisdėjimas prie atsparios energetikos sąjungos ir į ateitį orientuotos klimato kaitos politikos įgyvendinimo

Būsimas Europos oro transporto sektoriaus konkurencingumas ir jo ekologinis tvarumas yra glaudžiai susiję. Reguliarus ir visapusiškesnis poveikio aplinkai ir skirtingos įvairiose ES oro transporto srityse vykdomos politikos ir iniciatyvų stebėjimas ir jų ataskaitos padės informuoti apie sektoriaus poveikį aplinkai ir suteiks vertingos medžiagos rengiant tolesnius sprendimus. Aukšti aplinkosaugos standartai turi būti išsaugoti ir ilgainiui sugriežtinti, kad aviacija būtų plėtojama darniai, išvengiant ar maksimaliai sumažinant žalingą poveikį ekosistemoms ir piliečiams.

³⁹ Reglamentas (EB) Nr. 80/2009, 2009 m. sausio 14 d., OL L 35, 2009 2 4, p. 47.

⁴⁰ Žr. Tarnybų darbinio dokumento 5 skyrių.

Kalbant apie aviacijos teršalų išmetimą, ES sukūrė paveikias reguliavimo priemones, tokias kaip apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą, kuria sprendžiama šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo⁴¹, taip pat ir aviacijoje, problema.

Ieškant pasaulinių sprendimų, kaip sumažinti tarptautinės aviacijos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, ypač svarbus vaidmuo tenka Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijai (ICAO). ES per savo valstybes nares, veikiančias ICAO sistemoje, siekia sukurti patikimą pasaulinį rinkos mechanizmą, kad nuo 2020 m. augimas vyktų nedidinant anglies dioksido kiekio (tas mechanizmas pradėtų veikti 2020 m. ir prireikus būtų ilgainiui persvarstytas), ir patvirtinti pirmąjį orlaivių CO₂ standartą. 2016 m. ICAO asamblėjoje Europa turėtų tartis su kitais pasaulio regionais, kad būtų sukurtas iš tikrųjų pasaulinis mechanizmas.

Laikantis energetikos sąjungos darbotvarkės, mažinti aviacijos poveikį aplinkai labai padės dabartiniai novatoriškoms žaliosioms technologijoms, įskaitant pažangiųjų degalų plėtrą ir pateikimą rinkai, skirti mokslinių tyrimų ir plėtros veiksmai. ES programos didžia dalimi buvo skirtos oro eismo valdymui modernizuoti ir poveikiui aplinkai sumažinti („Švarus dangus“). Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos projektas padės sutaupyti kuro ir galbūt sumažinti išmetamus CO₂ kiekius 50 mln. t. Pramonė taip pat ėmėsi iniciatyvų, ir reikėtų rimtai apsvarstyti, ar tikslinga nustatyti geriausią patirtį. Reikėtų toliau mažinti orlaivių išmetamus azoto oksidų kiekius, kad mažėtų žmonių sveikatai daroma žala.

Aplinkosauginis veiksmingumas teikiant oro navigacijos paslaugas tapo Bendro Europos dangaus sistemoje numatyto veiklos rezultatų plano dalimi. Oro eismo valdymo sistemos, vadinamosios „nuo vartų iki vartų“, veikimo rezultatai turėtų būti pagerinti aplinkos tikslų aspektu, be kita ko, sumažinant triukšmą ir išmetamą teršalų kiekį, susidarantį orlaiviams judant oro uostuose.

Oro eismo triukšmas aplink oro uostus tiesiogiai veikia Europoje maždaug 4 mln. piliečių⁴². Nauju ES reglamentu dėl su triukšmu susijusių naudojimo apribojimų valdymo bus užtikrinta, kad visoje Europoje nuo 2016 m. birželio mėn. būtų taikoma geriausia patirtis, o dėl naudojimo apribojimų priimami sprendimai būtų grindžiami įrodymais. ES taip pat priima naują tarptautinį triukšmo standartą, kuris turi būti taikomas dideliems naujų tipų orlaiviams nuo 2017 m. Aplink oro uostus piliečiai kenčia ne tik nuo triukšmo, bet ir nuo prastos oro kokybės, ir didžiausią žalą visuomenės sveikatai daro itin smulkios dalelės. Todėl Komisija ir valstybės narės toliau bendradarbiaus su pramone ir tarptautiniais partneriais ICAO forumuose, kad būtų švelninamas orlaivių sukeltos oro taršos poveikis.

Komisija džiaugiasi, kad paskelbta Europos oro transporto ir aplinkos ataskaita, kurią parengė Europos aviacijos saugos agentūra, Eurokontrolė ir Europos aplinkos agentūra. Ataskaita padės ES, valstybėms narėms ir pramonei geriau suprasti oro transporto sektoriaus aplinkosauginį veiksmingumą ir stebėti skirtingų priemonių ir politikos efektyvumą.

III. AVIACIJOS STRATEGIJOS ĮGYVENDINIMAS IR PERSPEKTYVOS

3.1 Reikia kolektyvinių pastangų

Europos aviacija gali likti konkurencinga tik jei visos viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotosios šalys, spręsdamos pagrindinius uždavinius, kurie šiandien kyla Europos aviacijai, laikysis holistinio požiūrio ir veiks viena kitą papildydamos ir koordinuotai. Norint, kad šioje strategijoje pasiūlytos priemonės atneštų apčiuopiamų rezultatų, reikia laikytis tokio holistinio požiūrio.

Valstybės narės ir visos suinteresuotosios šalys, įskaitant oro transporto bendroves, oro uostus, oro navigacijos paslaugų teikėjus, gamintojus ir socialinius partnerius, turi atlikti, kas joms pridera: tik efektyviau bendradarbiaudamos jos ateityje užtikrins Europos aviacijos sėkmę pasaulyje. Interesai

⁴¹ Direktyva 2003/87/EC, 2003 m. spalio 13 d., OL L 275, 2003 10 25, p. 32.

⁴² <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/exposure-to-and-annoyance-by-1/assessment>.

kartais gali ir nesutapti. Tačiau turėtume rasti būdų veikti vieningai, kai tai įmanoma. Svarbus vaidmuo turi tekti socialiniam dialogui, ypač Civilinės aviacijos sektoriaus socialinio dialogo komitetui.

Tarptautiniu lygmeniu reikia vienybės. Europos Sąjungai reikia kalbėti vienu balsu tarptautinėse organizacijose ir su trečiosiomis šalimis. Komisija ne tik derės dėl visapusiškų ES oro transporto susitarimų (tai Europos išorės veiksmų aviacijos srityje pagrindas), bet ir toliau sieks, kad būtų sparčiau baigtas persvarstytos Eurokontrolės konvencijos ir ES prisijungimo protokolo ratifikavimo procesas. Ji taip pat visapusiškai remia Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos veiklą saugos ir saugumo standartų, oro eismo valdymo ir aplinkos srityse.

3.2 Investavimas į aviacijos mokslinius tyrimus

Aviacijos plėtros varikliu bus inovacijos ir skaitmeninimas, kurie padės aviacijai skatinti ekonomikos augimą. Komisija yra įsitikinusi, kad tinkamos privačiosios ir viešosios investicijos į technologiją ir inovacijas Europai padės tapti tarptautinės aviacijos lydere. Europos Sąjunga suplanavo kasmet iki 2020 m. investuoti 430 mlrd. EUR⁴³ į Bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų programos (SESAR) projektą. Apskaičiuota, kad laiku įdiegus SESAR sprendimus būtų galima sukurti daugiau nei 300 000 naujų darbo vietų.

Komisija remia mokslinius tyrimus ir inovacijas aviacijos sektoriuje per viešojo ir privačiojo sektoriaus partnerystės susitarimus, bendrąją programą „Horizontas 2020“, Europos struktūrinius ir investicijų fondus ir Europos strateginių investicijų fondą, užtikrindama, kad veiksmai atitiktų ES saugos politiką. Kaip nurodyta aviacijos mokslinių tyrimų aukšto lygio darbo grupės parengtoje ataskaitoje „Skrydžio trajektorija 2050“, labai svarbu vykdyti ir aeronautikos bei pažangiųjų degalų mokslinius tyrimus ir inovacijas. Šias pastangas reikia remti veiksmingai derinant viešąjį ir privatųjį finansavimą, įskaitant, pavyzdžiui, didelius ES lygmens viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės, tokios kaip „Švaraus dangus“ ir SESAR, įnašus, papildytus mokslinių tyrimų ir inovacijų veiksmis, tiesiogiai finansuojamais „Horizonto 2020“ mokslinių tyrimų programos, Europos struktūrinių ir investicijų fondų ir Europos strateginių investicijų fondo lėšomis.

Komisija toliau aktyviai skatins koordinuoti tas priemones ir svarstys, kaip pagal Investicijų planą Europai⁴⁴ remti aviacijos sektorių, ypač pažangių Europos aeronautikos produktų ir paslaugų plėtrą ir parengimą gamybai. Be to, strateginių infrastruktūrų ir darniojo transporto plėtra yra pagrindiniai Europos investicijų bankų skolinimo transporto sektoriui politikos tikslai⁴⁵.

3.3 Išvados ir perspektyvos

Aviacija tapo ekonomikos augimo varikliu: puikių rezultatų pasiekiantis aviacijos sektorius padeda stiprinti ES ekonomiką.

Sukūrusi bendrąją aviacijos rinką, Europos Sąjunga jau pasiekė esminių permainių. Kuriant šią rinką, siekta ginti vartotojų interesus, mažinti prekybos kliūtis, užtikrinti vienodas oro vežėjų veiklos sąlygas, puoselėti inovacijas, išsaugoti aukščiausio lygio saugą ir į procesą įtraukti visas suinteresuotąsias šalis.

Šie principai turi būti taikomi ir pasaulyje. ES aviacijos sektorius turi laikytis augimo ir pokyčių tempo, ir to reikia siekti Europos pramonei ir piliečiams užtikrinant prieigą prie pagrindinių augančių rinkų. ES vidaus aviacijos rinkos sėkmė, jos grindžiamieji principai ir taisyklės turėtų būti skleidžiami tarptautiniu lygmeniu taikant ryžtingą ES išorės aviacijos politiką ir derantis su pagrindiniais partneriais.

⁴³ Numatoma vidutinė metinė suma 2014–2020 m.

⁴⁴ Komisijos komunikatas „Investicijų planas Europai“ COM(2014) 903 *final*.

⁴⁵ EIB skolinimo transporto sektoriui politika persvarstyta 2011 m.: <http://www.eib.org/infocentre/publications/all/eib-transport-lending-policy.htm>

Norint pašalinti pajėgumų ir veiksmingumo apribojimus, atsirandančius dėl neveiksmingo turimų išteklių (oro erdvės, oro uostų) naudojimo ir rinkos ribojimų, reikia veikti ES lygmeniu. Aviacija turi tapti neatsiejama įvairiarūšio transporto dalimi sudarant pačias geriausias susisiekimo galimybes, kurios savo ruožtu padės augti Europos ekonomikai.

ES turėtų tęsti politiką, kurios tikslas – gerinti aviacijos pramonei svarbias investavimo ir rinkos sąlygas ir tobulinti reglamentavimo sistemą, piliečių labai išsaugant aukščiausius ES saugos, saugumo, aplinkos standartus. Komisija yra įsitikinusi, kad sumaniai investuojant į technologiją ir inovacijas Europai bus lengviau tapti tarptautinės aviacijos lydere.

Šios aviacijos strategijos įgyvendinimo sėkmė priklausys nuo visų dalyvių nusiteikimo nuosekliai ir darniai bendradarbiauti. Aviacija yra pasaulinė pramonė, ir vertę sukuria visos ES aviacijos tinklo grandys. Tik konkurencingas ir darnus oro transporto sektorius sudarys sąlygas Europai išsaugoti lyderės pozicijas, kuriomis suinteresuoti jos piliečiai ir pramonė.

AVIACIJOS STRATEGIJOS ORIENTACINIS VEIKSMŲ PLANAS

TARPTINSTITUCINIO PROCESO PABAIGIMAS	
2016 m.	Laiko tarpsnių reglamento (EB) Nr. 545/2009 persvarstymas
2016 m.	Keleivių teisių reglamento (EB) Nr. 261/2004 persvarstymas
2016 m.	SES2+. Bendro Europos dangaus sistemos persvarstymas
2016–2017 m.	ES prisijungimo prie Eurokontrolės konvencijos protokolo ratifikavimo proceso pabaigimas
KOMISIJOS PASIŪLYMAI DĖL TEISĖS AKTŲ*	
2015 m.	Aviacijos saugos pagrindinio reglamento (EB) Nr. 216/2008 persvarstymas, be kita ko, įtraukiant nuostatas dėl bepiločių orlaivių.
2016 m.	Nesąžiningos praktikos problemų sprendimo priemonės (Reglamento (EB) Nr. 868/2004 persvarstymas)
KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO AKTAI	
2017 m.	Oro eismo valdymo tinklo funkcijų, įskaitant tinklo valdytojo atranką, persvarstymas.
2019 m.	Veiklos rezultatų plano (modelio „nuo vartų iki vartų“) persvarstymas
TARPTAUTINĖ DIMENSIJA	
2015 m.	Leidimai derėtis dėl visapusiškų ES lygmens oro transporto susitarimų
2016 m.	Leidimai derėtis dėl dvišalių skrydžių saugos susitarimų su Kinija ir Japonija
2016–2017 m.	Naujų aviacijos srities dialogų su pagrindiniais partneriais inicijavimas
GAIRIŲ DOKUMENTAI	
2016 m.	Oro transporto keleivių teisių gairės
2016 m.	Nuosavybės ir kontrolės gairės
2016 m.	Viešųjų paslaugų išpareigojimų gairės
2016–2017 m.	Geriausia praktika užtikrinant minimalų oro erdvės valdymo paslaugų lygį
TINKAMUMO PATIKRA (REFIT)	
2018 m.	Elgesio su kompiuterinėmis rezervavimo sistemomis kodeksas, taikytinas platinant oro transporto bendrovių produktus
TYRIMAI IR VERTINIMAI	
2017–2018 m.	Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiektimo paslaugų teikimo bendrųjų taisyklių
2016–2017 m.	Reglamentas (ES) Nr. 996/2010 dėl aviacijos avarijų tyrimo
2016–2017 m.	Reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 dėl oro transporto bendrovių ES saugos sąrašo
2016–2017 m.	Direktyva 2009/12/EB dėl oro uostų mokesčių
2017 m.	Antžeminių paslaugų teikimo direktyva 96/67/EB

* Pasiūlymams dėl teisės akto bus taikomi Komisijos geresnio reglamentavimo reikalavimai.

** Atsižvelgiant į vertinimus Komisija gali pradėti rengti pasiūlymus dėl teisės akto.