Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų, ir Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo (nauja redakcija) ir Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Spartesnis Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimas“

COM(2013) 409 final – COM(2013) 409 final – 2013/0187 (COD) ir COM(2013) 410 final – 2013/0186 (COD)

(2014/C 170/20)

Pranešėjas **Thomas McDONOGH**

Administratorius Michael Schneider

Europos Parlamentas, 2013 m. liepos 1 d., ir Europos Sąjungos Taryba, 2013 m. liepos 17 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 ir 304 straipsniais, nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 dėl aerodromų, oro eismo valdymo ir oro navigacijos paslaugų ir *Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento dėl Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimo (nauja redakcija) ir Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Spartesnis Bendro Europos dangaus iniciatyvos įgyvendinimas“*

COM(2013) 409 final – COM(2013) 409 final – 2013/0187 (COD) ir COM(2013) 410 final – 2013/0186 (COD).

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu, 2013 m. lapkričio 19 d. priėmė savo nuomonę.

494-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2013 m. gruodžio 10–11 d. (gruodžio 11 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 180 narių balsavus už, 1 – prieš ir 2 susilaikius.

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1 Bendro Europos dangaus (BED) sukūrimas išlieka vienu svarbiausių Europos aviacijos politikos prioritetų, kurio potencialas sutaupyti lėšų ir siekti teigiamų kokybės, saugos, aplinkosauginio tvarumo ir su pajėgumais susijusių poslinkių aviacijos sektoriuje ir visoje Europos ekonomikoje dar nėra realizuotas. Pastaraisiais metais Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) diskusijoje dėl BED nuolat reiškė pilietinės visuomenės nuomonę ir priėmė keletą šios srities nuomonių ([1]), kurias rengiant aktyviai dalyvavo įvairūs aviacijos sektoriaus suinteresuotieji subjektai. Visose šiose nuomonėse EESRK tvirtai rėmė BED projektą.

1.2 Šie pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų teisės aktų yra evoliucinio, o ne revoliucinio pobūdžio, ir remiasi ankstesnėmis reformomis, o ne jas pakeičia. Tačiau jie turėtų svariai prisidėti prie to, kad Europos OEV sistema artimiausiais metais taptų veiksmingesnė, integruota oro erdvė, besiremianti jau nuo 2004 m. pasiektais rezultatais.

1.3 EESRK ragina valstybes nares pademonstruoti daugiau drąsos ir politinės valios, kad būtų skubiai sukurtas BED, o Europos Komisiją ragina imtis visapusiškai vadovauti įgyvendinimo procesui.

([1]) OL C 182, 2009 8 4, p. 50–55; OL C 376, 2011 12 22, p. 38–43; OL C 198, 2013 7 10, p. 9–13.

1.4 Kad būtų galima įgyvendinti esminę, seniai reikalingą Europos oro erdvės reformą, labai svarbi išsami veiklos rezultatų gerinimo sistema. Kadangi pirmuoju ataskaitiniu laikotarpiu ekonominio efektyvumo siekiai nebuvo pasiekti, tuo labiau gyvybiškai svarbu, kad antrąjį ataskaitinį laikotarpį tiksliniai rodikliai būtų realistiški, kad paspartėtų realių, veikiančių funkcinių oro erdvės blokų (FOEB) sudarymas ir sinergija, taip pat būtų pašalintos dabartinės dubliavimo sritys tarp 37 skirtingų oro navigacijos paslaugų teikėjų (ONPT).

1.5 Nors vis dar kyla pradinių sunkumų, tikrojo BED sukūrimas paskatins nuolatinį Europos oro eismo augimą ir atvers didelių naujų užimtumo galimybių ir Europos karjeros sistemos perspektyvą skrydžių vadovams.

1.6 Pagaliau turi prasidėti plataus masto socialinis dialogas – ilgiau delsti nebegalima. Tik visapusiška žmogiškųjų išteklių partnerystė Europos aviacijos sektoriuje gali užtikrinti visų dalyvaujančių subjektų reikiamą vienodą įsipareigojimą ir suderintą požiūrį į BED sukūrimą, kuris būtų naudingas užimtumui visose aviacijos vertės grandinės grandyse, aplinkai, svarbiausia Europos vartotojams.

1.7 FOEB turėtų būti kuo greičiau sujungti ir sustambinti bei sumažintas jų skaičius. Virtualių centrų koncepcija yra techniškai su Europos oro eismo vadybos sistema (SESAR) suderinama naujovė ir ji kartu sukuria nuolatinio ir socialiniu požiūriu priimtino perėjimo galimybę. Šiuo tikslu įdiegiant SESAR reikės įgyvendinti OEV reformą. Reikėtų toliau standartizuoti OEV įrangą visoje Europos Sąjungoje.

1.8 Be to, reikėtų peržiūrėti FOEB ribas, kad būtų užtikrinta, jog jų forma ir dydis atitinka jų sudarymo paskirtį. Ne geografinis artumas ar politinis ir (arba) priklausymas tam tikrai politinei partijai ar kultūrai, o oro eismas, paslaugų teikimo sinergija ir galimi veiklos patobulinimai turėtų būti esminis veiksnys, lemiantis FOEB sudėtį.

1.9 Labai palankiai vertinamas pasiūlymas sustiprinti tinklo valdytojo funkciją, teikiant pirmenybę europinio tinklo naudai prieš siaurus nacionalinius interesus.

1.10 Komitetas pritaria iniciatyvai atskirti pagalbines oro eismo valdymo paslaugas ir taip atverti jas didesnei konkurencijai. Jis primygtinai teigia, kad, prieš pradedant tokias priemones taikyti, Komisija turi nedelsdama parengti nepriklausomą jų poveikio, pirmiausia susijusio su socialiniais ir užimtumo aspektais, vertinimą ([2]).

1.11 Svarbu apibrėžti tikslus, kuriais numatoma didinti efektyvumą, tačiau išsaugoti kokybiškas darbo sąlygas ir didinti aviacijos saugą.

1.12 Oro erdvės naudotojai turi aktyviau dalyvauti politikos formavime.

2. **Įžanga**

2.1 Aviacijos pramonė yra labai svarbi Europos ekonomikai – ji skatina prekybą bei turizmą ir padeda kurti darbo vietas. Šio sektoriaus vertės grandinėje lemiamas vaidmuo tenka skrydžių valdymo paslaugoms. Jos turėtų užtikrinti, kad skrydžiai būtų saugūs, operatyvūs ir ekonomiški, ir taip sutaupyti daugiausiai degalų, išmesti mažiausiai anglies dioksido ir sutrumpinti skrydžių trukmę.

2.2 Tačiau Europos oro navigacijos paslaugos pirmiausiai buvo plėtojamos valstybės viduje, kiekviena valstybė narė susikūrė savas oro eismo valdymo (OEV) sistemas, todėl Europos oro erdvė buvo struktūriškai suskaidyta, neekonomiška ir neveiksminga, nuolat nepaisyta ja besinaudojančių oro vežėjų ir, galiausiai, už paslaugas mokančių klientų reikalavimų.

([2]) Žr.OL C 198, 2013 7 10, p. 9–13 (4.7 punktas).

2.3 Sparčiau įgyvendindami BED iniciatyvą ir vykdydami su ja susijusią Europos OEV sistemos reformą padėsime mūsų oro erdvės naudotojams sėkmingai konkuruoti pasaulyje sudėtingomis sąlygomis, įskaitant artimiausioje ES kaimynystėje besiformuojančius aviacijos galiūnus tokius kaip Ukraina ir Turkija ir paskatinsime ekonomikos augimą ateityje ([3]). Kadangi kol kas BED I ir BED II teisės aktų rinkinių rezultatai kelia nusivylimą, Komisija siūlo dar vieną tikslingą pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo teisės akto ([4]), kad būtų galima kuo anksčiau įgyvendinti BED. Šį naujausią teisės aktų rinkinį, BED II+, sudaro keturi naujos redakcijos reglamentai, kuriais kuriamas Bendras Europos dangus ([5]), ir reglamentas, kuriuo iš dalies keičiamas Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) steigimo reglamentas ([6]).

3. **Bendrosios pastabos**

3.1 Bendro Europos dangaus iniciatyvos tikslas – pagerinti bendrą Europos oro erdvės organizavimo ir valdymo efektyvumą.

3.2 Remdamasi šiame komunikate ([7]) pateikta analize ir susijusiu poveikio vertinimu ([8]), Komisija siūlo teisės aktų rinkinį (BED2+) ([9]), kuriuo siekiama įtvirtinti ir, kai įmanoma, paspartinti oro eismo valdymo (OEV) reformų procesą Europoje, didinant teikiamų oro navigacijos paslaugų kokybę, veiksmingumą, saugą bei aplinkosauginį tvarumą, ir toliau stiprinant Europos EOV sistemą. Eurokontrolės veiklos rezultatų apžvalgos skyriaus ataskaitos parodė, kad dėl šių trūkumų ir suskaidytos sistemos vien tik 2010 m. buvo patirta daugiau kaip 4 mlrd. EUR išvengiamų sąnaudų.

3.3 Pirma problema, kuri sprendžiama BED2+ poveikio vertinime, ir kurią reikia pašalinti, yra nepakankamas ONP paslaugų efektyvumas ir ekonomiškumas Europoje. Šios paslaugos išlieka labai neekonomiškos, skrydžių efektyvumas mažas, taip pat ir pajėgumai. Tokio neefektyvumo lygis tampa aiškus, kai padėtis lyginama su Jungtinėmis Valstijomis, kurių oro erdvė yra panašaus dydžio. Jungtinių Valstijų oro erdvę kontroliuoja vienas paslaugų teikėjas, palyginti su 38 oro navigacijos paslaugų teikėjais Europoje. JAV paslaugų teikėjas kontroliuoja beveik 70 proc. daugiau skrydžių turėdamas 38 proc. mažiau darbuotojų. Pagrindinės tokio skirtingo efektyvumo ir našumo priežastys yra ES valstybių narių priešinimasis pakankamam veiklos rezultatų gerinimo sistemos pirmojo ataskaitinio laikotarpio ekonominio efektyvumo tikslinių rodiklių didinimui, nesugebėjimas įgyvendinti net ir tokius kuklius tikslus, priežiūros institucijos neveiksmingai prižiūri ir netinkamai užtikrina jų vykdymą, paslaugų teikėjai samdo labai daug pagalbinių darbuotojų.

3.4 60 proc. visų OEV mokesčių Europoje sukuria 5 paslaugų teikėjai ([10]). Pagrindinis klausimas yra išanalizuoti, kodėl tokių stambių veiklos vykdytojų, kurių veikla yra masto ekonomijos, sąnaudos yra dvigubai, o kartais keturgubai didesnės už mažesnių tokios pačios veiklos vykdytojų sąnaudas. Nepaisant to, kad visos ekonomikos teorijos kalba priešingai, padėtis yra būtent tokia. Bendra svarstoma tiesioginių ir netiesioginių sąnaudų ataskaitiniu 2015–2019 m. laikotarpiu vertė Eurokontrolės veiklos rezultatų apžvalgos skyriaus duomenimis viršija 70 mlrd. EUR.

Kadangi veiklos rezultatų gerinimo sistema nustato antrojo ataskaitinio laikotarpio ES lygmens tikslinius rodiklius, kuriuos turi atitinkamai padėti įgyvendinti ES valstybių narių nacionaliniai planai, akivaizdu, kad bendrų ES ekonominio efektyvumo tikslinių rodiklių pasiekimas iš esmės priklauso nuo šalių, surenkančių daugiausia rinkliavų ir taip prisidedančių prie reikalingų patobulinimų. Pirmuoju ataskaitiniu laikotarpiu iš jų to nebuvo gauta.

([3]) OL C 198, 2013 7 10, p. 51–55.
([4]) Ten pat.
([5]) COM(2013) 410 final.
([6]) COM(2013) 409 final.
([7]) COM(2013) 408 final.
([8]) SWD(2013) 206 final.
([9]) COM(2013) 409 ir 410 final.
([10]) Žr. apžvalginę lentelę „2014 m. vienetinių tarifų skaičiavimas – koregavimai ir pajamos“ („Calculation of 2014 Unit Rates – Adjustments and revenues“) informaciniame dokumente „Maršruto mokesčių sąnaudų bazių ir vienetinių tarifų pradinės sąmatos“ („Initial Estimates of the Route Charges Cost-Bases and Unit Rates“), paskelbė Išplėstos sudėties komitetas dėl Eurokontrolės maršruto rinkliavų, 2013 m. liepos 16 d., p. 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 Antroji esminė spręstina problema – susiskaidžiusi OEV sistema. Europos OEV sistemą sudaro 28 nacionalinės institucijos, prižiūrinčios daugiau kaip šimtą oro navigacijos paslaugų teikėjų (ONPT), kurių kiekvieną prižiūri atskira nacionalinė reguliavimo institucija taikanti, tikriausia, skirtingas sistemas, taisykles ir procedūras. Didelę dalį papildomų sąnaudų sudaro tai, kad Europoje yra daug paslaugų teikėjų ir kiekvienas jų pats sprendžia dėl savo kapitalo investicijų programos, taiko ir aptarnauja savo atitinkamas sistemas, kurios dažnai būna nesuderinamos su kitų ONPT sistemomis ([11]). Problemas padidina atskiras personalo mokymas, skirtingų veiklos procedūrų kūrimas ir paslaugų teikimas mažoje oro erdvėje. Kartu 38 didžiausi nacionaliniai oro navigacijos paslaugų teikėjai kiekvienais metais apie 1 milijardą EUR skiria pagrindinei įrangai, kuri nėra koordinuojama, nei įvertinamas jos tinkamumas ar naudingumas tinklui.

3.6 BED 2+ iniciatyva siekiama geriau koordinuoti šiuos dabartiniu metu atskirai priimamus sprendimus ir skatinti didesnę tinklo naudą ir bendradarbiavimą.

4. **Oro navigacijos paslaugų raida**

4.1 XX a. 10-ojo dešimtmečio pabaigoje Europoje buvo teikiama nepakankamai skrydžių valdymo paslaugų ir jos buvo nepakankamai veiksmingos. Nors prabėgo daugiau kaip dešimt metų, Europos oro erdvė vis dar labai suskaidyta.

4.2 2011 m. tiesioginės ir netiesioginės skrydžių valdymo išlaidos Europoje iš viso sudarė maždaug 14 mlrd. EUR. Tiesioginės išlaidos (naudotojų mokesčiai) sudarė daugiau kaip 20 proc. bendrų skrydžių išlaidų (neįskaitant išlaidų degalams), kurias patyrė efektyviausi oro vežėjai. Skirtingai nei kitos transporto rūšys, visas šias sąnaudas padengia naudotojai, taigi vartotojai.

4.3 Nors našumas (matuojamas skrydžių vadovo darbo valandomis) per pastarąjį dešimtmetį padidėjo maždaug 18 proc., tačiau bendros skrydžių vadovų įdarbinimo išlaidos didėjo sparčiau (beveik 40 proc.). Vis tik skrydžių vadovai sudaro tik trečdalį visų ONPT darbuotojų – tai rodo, kad samdoma labai daug pagalbinių darbuotojų (2011 m. tokių darbuotojų buvo maždaug 30 000).

5. **Veiksmingesnis Bendras Europos dangus**

5.1 Patirtis rodo, kad valstybėms narėms, kurioms priklauso visos arba didžioji dalis paslaugų teikėjų akcijų, labai aktualūs patikimi iš naudotojų mokesčių gaunamų skrydžių valdymo sistemos pajamų srautai. Todėl jos gali nenorėti pritarti esminiam pokyčiui – kurti labiau integruotą veiklos vykdymo poreikius atitinkančią oro erdvę – kuris gali apriboti nacionalinę oro erdvę kertančius maršrutus, kurių pageidauja valstybės ir (arba+) ONPT galimai dėl to, kad jie pelningi.

5.2 Jeigu maršrutai būtų planuojami laikantis nuoseklesnio požiūrio, vidutinė skrydžių trukmė visoje Europos erdvėje sumažėtų apie 10 minučių, sumažėtų degalų sąnaudos ir tuo pačiu būtų mažiau išmetama CO_2. Nors dabartinis neveiksmingumas nekelia realios rizikos ONPT arba valstybėms, sąnaudų našta tenka oro bendrovių klientams ir neišvengiamai ji perkeliama vartotojams.

5.3 Pagal dabartinę sistemą galutinį Bendro dangaus komiteto sprendimą dėl tikslinių rodiklių, veiklos rezultatų gerinimo planų ir taisomųjų priemonių patvirtinimo tais atvejais, kai nesilaikoma tikslinių rodiklių, priima valstybės narės. Kaip nurodyta ankstesnėje EESRK nuomonėje ([12]), naudotojai ir ONPT turėtų turėti galimybę dalyvauti Bendro dangaus komiteto posėdžiuose, prireikus stebėtojo teisėmis. Komitetas pripažįsta, kad Komisija ėmėsi veiksmų siekdama išsamiau konsultuotis su nevalstybiniais BED suinteresuotaisiais subjektais, būtent įsteigė atskirą sektoriaus konsultacinę įstaigą ([13]), tačiau mano, kad veiksmingam BED įgyvendinimui reikia prasmingo visų suinteresuotųjų subjektų ir valstybių dialogo ir visapusiško jų dalyvavimo.

([11]) Plg. Eurokontrolės 2010 m. ataskaita dėl JAV ir Europos su oro eismo valdymu susijusių veiklos rezultatų palyginimo.

([12]) OL C 198, 2013 7 10, p. 9.

([13]) Pirmasis sektoriaus konsultacinės įstaigos posėdis įvyko 2004 m. Komisijos interneto svetainėje skelbiama, kad įstaiga „suteikia galimybę visiems sektoriaus subjektams nurodyti Europos Komisijai, ko jie tikisi iš Bendro Europos dangaus ir pareikšti savo nuomonę dėl politikos galimybių ir terminų. Komisija ketina naudotis sektoriaus konsult*acinės įstaigos rekomendacijomis ne tik rengdama teisėkūros iniciatyvas, bet ir vykdydama savo standartizavimo, mokslinių tyrimų ir infrastruktūros investicijų veiklą*. (*http://ec.europa.eu/tran*sport/modes/air/single_european_sky/consultation_body_en.htm)

5.4 Šiuose naujuose teisės aktuose Komisija siūlo sustiprinti kontrolės ir sankcijų taikymo priemones. Kadangi Komisija yra veiklos rezultatų gerinimo sistemos sergėtoja, kuriai tenka galutinė atsakomybė už šią sistemą, EESRK tvirtai pritaria Komisijos pasiūlymui, kad veiklos rezultatų apžvalgos įstaigos narius Komisija skirtų tiesiogiai, kad būtų išsaugotas nepriklausomumas.

6. **Konkrečios pastabos**

6.1 Geriausia reguliavimo priemonė yra konkurencija, tačiau pagrindinių skrydžių valdymo paslaugų teikėjai neturi jokių konkurentų. Realistiškai, netikslinga leisti konkuruoti dėl visų OEV paslaugų teikimo per trumpą ir vidutinės trukmės laikotarpį. Komisijos atliktos analizės rezultatai rodo, kad bent jau dabartinių technologijų taikymo sąlygomis pagrindinės skrydžių valdymo paslaugos yra natūrali monopolija. Nesant konkurencijos, tuo svarbiau užtikrinti tokių monopolistinių paslaugų teikėjų griežtą ir efektyvų ekonominį reguliavimą kaip konkurencijos garantą. Todėl EESRK pritaria pasiūlymui, išdėstytam SES II+, kad Komisija taptų veiksminga OEV Europos reguliavimo institucija.

6.2 2004 m. priimtu pirmuoju BED teisės aktų rinkiniu siekta padidinti pagalbinių paslaugų veiksmingumą įdiegiant rinkos priemones. Praktiškai nuveikta nedaug, nors abiem atvejais, kai buvo imtasi tokių priemonių (Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje), buvo pasiekta teigiamų rezultatų (vieno ONPT duomenimis, buvo sutaupyta apie 50 proc., palyginti su internalizuotai teikiamomis pagalbinėmis paslaugomis).

6.3 Būtų praktiškiau rengti pagalbinių paslaugų, tokių kaip meteorologijos, oro navigacijos informacijos, ryšių, navigacijos arba priežiūros paslaugų konkursus. Minėtas pagalbines paslaugas galėtų teikti nemažai bendrovių, kurios priklauso arba nepriklauso OEV sektoriui. Tas paslaugas galėtų teikti keletas bendrovių, kad kiek įmanoma padidėtų konkurencija, arba, atsižvelgiant į Eurokontrolės pasiūlymą, kurį ji pateikė neseniai atlikusi „centralizuotų paslaugų“ koncepcijos analizę, pavesti jas teikti vienai bendrovei arba bendrovių grupei, kurios galėtų padėti keletui pagrindinių paslaugų teikėjų.

6.4 Komisijos nuomone, norint užtikrinti, kad pagalbinės paslaugos būtų veiksmingesnės, reikėtų taikyti rinkos priemones. Šiuose teisės aktuose Komisija siūlo toliau siekti atskirti tam tikras minėtas pagalbines paslaugas ir atverti pirmiau minėtų pagalbinių paslaugų rinką. Dauguma paslaugų, kurias pasiūlė Eurokontrolė pradiniame centralizuotų paslaugų teikėjų kandidatų sąraše, ir kurios siejasi su duomenų valdymu, galėtų teikti OEV nepriklausančios šalys. Todėl būtų galima kviesti dalyvauti konkursuose ne tik esamus ONPT, kad atsirastų šiek tiek konkurencijos, ypač viešuosiuose pirkimuose.

6.5 Kai kurie BED iniciatyvos įgyvendinimo sunkumai gali būti siejami su NPI patiriamais sunkumais – išteklių ir kompetencijos stoka, taip pat su tuo, kad jos nėra pakankamai nepriklausomos nuo vyriausybių ir ONPT. Jeigu šios problemos nebus išspręstos, gali kilti rimtas pavojus BED įgyvendinimui. Skirtingai nei Europoje, kurioje veikia daugybė nacionalinių priežiūros institucijų (NPI), JAV yra viena reguliavimo institucija. ES vykdomas ONP reguliavimas – galbūt OEB pagrindu – pagerintų BED įgyvendinimo nuoseklumą bei vykdymo užtikrinimą ir padėtų sumažinti priežiūros sąnaudas, kurias padengia naudotojai, o galiausiai – vartotojai.

7. **Europos OEV sistema neturi būti suskaidyta**

7.1 Oro erdvės susiskaidymą siekiama panaikinti perkuriant funkcinius oro erdvės blokus, t. y. tarpusavyje bendradarbiaujant ONPT, optimizuojant oro erdvės ir maršrutų per dideles teritorijas organizavimą ir naudojimą; šiomis priemonėmis būtų pasiekta masto ekonomija, sukurianti bendrą sinergiją.

7.2 Nors valstybės narės ir jų ONPT dėjo nemažai pastangų kurdami funkcinius oro erdvės blokus, esminė pasiekta pažanga kelia nusivylimą. Paskelbta apie devynis blokus, tačiau nė vienu iš jų negalima visapusiškai naudotis; atrodo, kad dauguma tų blokų siekiama tik patenkinti oficialius reikalavimus, o ne stiprinti sinergiją arba masto ekonomiją.

7.3 Tikrasis (ne vien formalusis) funkcinių oro erdvės blokų kūrimas dažnai buvo stabdomas baiminantis, kad įgyvendinus su tais blokais susijusius pokyčius ir racionalizavus paslaugas (pavyzdžiui, sutrumpinus maršrutus), sumažės pajamų, gaunamų iš mokesčių už oro navigacijos paslaugas, srautai (kai kuriais atvejais net daugiau kaip 30 proc.). Kita problema, su kuria susidūrė valstybės, buvo didelis darbuotojų, siekiančių išlaikyti dabartinį etatų skaičių, pasipriešinimas. Nors toks nesaugumo jausmas yra suprantamas, jis neturi pagrindo. Veiksmingesnis oro eismo valdymas sukuriant Bendrą Europos dangų, kuris būtų daugiau nei tik pavadinimas, kartu su sparčia technologijų pažanga patikimiau užtikrins nuolatinį oro eismo augimą Europoje, apsaugos užimtumą ir suteiks daugiau atsakomybės skrydžių vadovams, kurie atliks labiau vadybinio pobūdžio, priežiūros užduotis.

7.4 Be to, dabartines monopolijas norima išsaugoti argumentuojant galimomis nacionalinio suvereniteto problemomis, teisinantis karinės infrastruktūros apsauga, tikslais ir operacijomis Europos oro erdvėje. Nors tikrieji kariniai poreikiai yra pagrįstai saugomi pagal Bendro Europos dangaus iniciatyvą, dažnai neįmanoma tiksliai atskirti tokių teisėtų poreikių ir perdėtos nacionalinių interesų apsaugos. Paskirtosios oro erdvės pavyzdžių yra ir dėl to nekilo jokių nacionalinio suvereniteto problemų.

Aviacijos srityje pagrindiniai nacionaliniai oro uostai buvo sėkmingai privatizuoti ir kai kurie tapo tarptautine nuosavybe. Iš esmės, OEV yra infrastruktūros paslauga, ir Europoje yra daug tarptautinės pagrindinių infrastruktūros paslaugų energetikos srityje, įskaitant tokią svarbi sritį kaip branduolinės energijos gamyba, telekomunikacijos, vanduo ir kt., privatizacijos pavyzdžių arba tokia privatizacija yra planuojama. Viena iš dalies privatizuota Europos ONP faktiškai iš dalies priklauso ne nacionaliniams interesams.

7.5 EESRK pritaria Komisijos ketinimui tęsti valstybių narių (ypač tų, kuriose per ateinančius mėnesius nebus padaryta akivaizdi reformos įgyvendinimo pažanga) pažeidimų, susijusių su funkciniais oro erdvės blokais, nagrinėjimo procedūras. Kadangi galimybė visoms valstybėms narėms, Komisijai vadovaujant, BED įgyvendinti koordinuotai yra tikrai pati priimtiniausia, pažeidimų nagrinėjimo procedūras reikia taikyti griežtai, kaip kraštutinę priemonę dėl taisyklių nesilaikymo. Be to, Komisija yra teisi, kad tiems blokams reikėtų parinkti tokius organizacinius modelius, pagal kuriuos būtų galima kurti labiau integruotą veiklos vykdymo poreikius atitinkančią oro erdvę.

7.6 EESRK pritaria Europos Komisijos pasiūlymui šiuose teisės aktuose toliau plėtoti funkcinių oro erdvės blokų sąvoką, kad ji būtų labiau susieta su veiklos rezultatais ir taptų lankstesne oro navigacijos paslaugų teikėjų priemone, pagrįsta sektoriaus partnerystėmis, ir kad taip būtų pasiekti BED veiklos rezultatų gerinimo sistemos tiksliniai rodikliai.

8. **Eurokontrolės vaidmuo**

8.1 Eurokontrolei tenka nepaprastai svarbus vaidmuo įgyvendinant BED iniciatyvą. Iš pradžių jos uždavinys buvo nustatyti bendrą skrydžių valdymo sistemą šešiose Europos valstybėse, o bėgant metams ji perėmė nemažai kitų užduočių. Atsiradus Bendro Europos dangaus projektui, Eurokontrolė turėtų vėl sutelkti pagrindinį dėmesį į savo pagrindinę užduotį – paslaugų teikimo koordinavimą.

8.2 Siekdamos geriau koordinuoti savo veiklą, ES ir Eurokontrolė 2012 m. pasirašė aukšto lygio susitarimą ([14]), kuriame pripažįstamas Eurokontrolės indėlis, kurį ji gali įnešti kuriant veiksmingą Europos OEV sistemą, padėdama Komisijai, t. y. vienintelei ES paskirtai Europos OEV reguliavimo institucijai. Šiuo požiūriu Eurokontrolė ir toliau rems Komisiją bei EASA ir padės joms rengti atitinkamų taisyklių ir reglamentų projektus.

8.3 Iki šiol nuveikta nemažai, o 2013 m. prasidėjo galutinis Eurokontrolės reformos etapas. Ji ir toliau liks tarpvyriausybine organizacija, nors jos įstatai ir sprendimus priimantys organai (pavyzdžiui, laikinoji taryba) kol kas neatitinka naujausios reformos rezultatų. Komisija remia vykdomą Eurokontrolės reformą, kuria siekiama sutelkti dėmesį į Europos OEV tinklo valdymą ir veikimą. ES šį itin svarbų Eurokontrolės vaidmenį jau pripažino įgaliodama ją vykdyti BED teisės aktuose nustatytas tinklo valdymo funkcijas. Tokius pokyčius reikėtų skatinti nė kiek nenukrypstant nuo BED teisės aktų ir įgyvendinant projektą SESAR. Be to, tų pokyčių nebus galima įgyvendinti nepakeitus šios organizacijos valdymo būdo, t. y. tol, kol sektoriaus subjektai neturės svaraus balso.

8.4 Kadangi veiklos rezultatų gerinimo sistema yra svarbi siekiant BED, atsakomybė už ES valstybių narių eismo ir mokesčio už vienetą prognozių peržiūra turėtų būti perduota iš Eurokontrolės išplėstos sudėties komiteto Veiklos rezultatų apžvalgos įstaigai, kuri turėtų juos atidžiai išanalizuoti Komisijos vardu. Kadangi išplėstos sudėties komitetas yra atskaitingas Eurokontrolės laikinajai tarybai, ES valstybės narės pasiūlė ES valstybių narių eismo ir mokesčio už vienetą prognozių apžvalgą perduoti veiklos rezultatų apžvalgos įstaigai, nes taip bus logiškiau pagal veiklos rezultatų gerinimo sistemą ir pagal pasiūlytą Komisijos kaip Europos OEV ekonominio reguliavimo institucijos funkciją. Europos Sąjungai nepriklausančių valstybių Eurokontrolės eismo ir mokesčio už vienetą prognozių apžvalgą, kuri atliekama pagal BED veiklos rezultatų gerinimo sistemą, ir toliau turėtų atlikti Eurokontrolės išplėstos sudėties komitetas.

8.5 Europos Komisija paskyrė Eurokontrolę atlikti tinklo valdytojo funkciją tinklo valdytojo valdybai vykdant valdymą. Jau dabar akivaizdu, kad tinklo valdytojo funkcija yra naudinga.

([14]) http://register.consilium.europa.eu/pdf/lt/12/st13/st13792.lt12.pdf.

8.6 Kaip tikslą reikėtų išsikelti sektoriaus subjektų partnerystes, kurias įgyvendinant paslaugos būtų teikiamos veiksmingiau – tai atitiktų ir tolesnę Eurokontrolės reformą. Tuomet ONPT ir oro erdvės naudotojai galėtų dalyvauti tinklo valdytojo vykdomoje veikloje pagal bendros įmonės modelį. Taikant tokį modelį tinklo valdytojas būtų atskirtas nuo reguliavimo įstaigų, nes jam tektų ne tiek tarpvyriausybinės organizacijos, prižiūrinčios funkcinių oro erdvės blokų darbą, funkcijos, bet būtų siekiama racionalesnio oro navigacijos paslaugų koordinavimo, nukreipto į veiksmingesnio ir ekonomiškai efektyvesnio Europos oro erdvės tinklo sukūrimą, kuris vertas Bendro Europos dangaus pavadinimo.

8.7 EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, išdėstytą šiame teisės aktų rinkinyje, sustiprinti tinklo valdytojo vaidmenį remiantis racionalizuota valdymo struktūra, pagal kurią sektoriaus subjektams (ONPT, oro erdvės naudotojams ir oro uostams) suteikiamas svarbesnis vaidmuo.

9. **Europos aviacijos saugos agentūros (EASA) vaidmuo OEV**

9.1 ES aviacijos saugos politikoje EASA pirmą kartą buvo nurodyta 2002 m.; šios agentūros tikslas – pasiekti aukštą ir vienodą saugos lygį, tačiau toliau siekti tradicinių ES tikslų, susijusių su vienodų sąlygų sudarymu, laisvu judėjimu, aplinkos apsauga, besidubliuojančių nuostatų panaikinimu, ICAO ([15]) taisyklių viešinimu ir kt.

9.2 Teisės aktuose Komisija raginama siūlyti pakeitimus, kuriais būtų panaikintos besidubliuojančios nuostatos, kai tik bus nustatytos atitinkamos EASA steigimo reglamento įgyvendinimo taisyklės.

9.3 Tačiau OEV skiriasi tuo, kad čia atskiriamos su sauga susijusios ir nesusijusios taisyklės, atsižvelgiant į tai, kad Eurokontrolei tenka svarus, nors ir ribotas, vaidmuo sprendžiant su sauga nesusijusius klausimus.

9.4 Netrukus bus pradėtas įgyvendinti projektas SESAR ir gali padidėti įvairių techninių taisyklių derinimo problema, nes teisės aktuose privaloma numatyti visas atitinkamas technologijas ir sąvokas arba jas paversti privalomomis. Reikia pereiti (EASA kaip skėtinei organizacijai padedant) prie vienos reguliavimo strategijos, taisyklėmis grindžiamos struktūros ir konsultacijų proceso.

9.5 Komisija šiuose teisės aktuose siūlo panaikinti besidubliuojančias BED ir EASA reglamentų nuostatas ir atitinkamai padalyti darbus skirtingoms institucijoms. Todėl Komisija dėmesį turėtų skirti pagrindiniams ekonominio reguliavimo klausimams, o EASA turėtų užtikrinti, kad visos techninės taisyklės būtų rengiamos koordinuotai ir būtų vykdoma koordinuota jų įgyvendinimo priežiūra.

10. **Socialinis dialogas**

10.1 Kaip nurodyta neseniai priimtojo EESRK tiriamojoje nuomonėje ([16]) dėl BEDII+, reikia skubiai pradėti vykdyti socialinį dialogą su visais aviacijos vertės grandinės suinteresuotaisiais subjektais. Jis labai svarbus BED įgyvendinimui.

10.2 Šiuo atžvilgiu reikėtų nustatyti ES standartus siekiant stiprinti užimtumą aviacijos sektoriuje ir jo teikiamų paslaugų kokybę. Šiuo tikslu esminis vaidmuo tenka penktojo BED ramsčio įgyvendinimui siekiant, kad būtų tinkamai atsižvelgiama į iššūkius užimtumo, darbuotojų judumo, pokyčių personalo valdymo ir kvalifikacijos kėlimo srityse. Todėl reikėtų stiprinti socialinį dialogą, kuris turėtų apimti ne vien tik oro eismo valdymo sektorių, bet ir kitus socialinius partnerius – ne tik oro navigacijos paslaugų teikėjus – ir būtų atvertas diskusijoms apie socialines pasekmes oro navigacijos paslaugų teikėjų įmonių, aviacijos įmonių ir oro uostų darbuotojams bei diskusijai tema, kaip apskritai išsaugoti darbo vietas aviacijos sektoriuje.

2013 m. gruodžio 11 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas
Henri MALOSSE

([15]) Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.
([16]) OL C 198, 2013 7 10, p. 9.