

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembah uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema**

COM(2008) 388 konč. – 2008/0127 (COD)

in

**predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z letališči, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive Sveta 06/23/EGS**

COM(2008) 390 konč. – 2008/0128 (COD)

(2009/C 182/11)

Poročevalec: **g. KRAWCZYK**

Svet Evropske unije je 4. septembra in 18. julija 2008 sklenil, da v skladu s členom 80(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni svet zaprosi za mnenje o naslednjih dokumentih:

*Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembah uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema*

COM(2008) 388 konč. – 2008/0127 (COD);

*Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z letališči, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive Sveta 06/23/EGS*

COM(2008) 390 konč. – 2008/0128 (COD).

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 10. novembra 2008. Poročevalec je bil g.KRAWCZYK.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 450. plenarnem zasedanju 14. in 15. januarja 2009 (seja z dne 15. januarja) s 131 glasovi za in 5 vzdržanimi glasovi.

## **1. Zaključki in priporočila**

1.1 Hitra in obsežna uresničitev pobude Enotno evropsko nebo (*Single European Sky* – SES) na podlagi predloga Komisije je strateško zelo pomemben korak naprej pri evropskem povezovanju in krepitvi skupnega evropskega trga, ki poleg tega spodbuja socialno kohezijo in socialno mobilnost.

1.2 EESO pozdravlja predlog Komisije kot pomemben ukrep za resnično oblikovanje enotnega evropskega neba. Paket ukrepov Enotno evropsko nebo II (SES II) obravnava mnogo pomanjkljivosti, ki so se pojavile med izvajanjem prvega paketa (SES I) iz leta 2004.

1.2.1 Z izvajanjem zakonodajnega predloga SES II torej ne bi smeli odlašati, zato EESO poziva zakonodajalca EU k sprejetju končnega sporazuma do marca 2009. Za uresničitev ciljev projekta Enotno evropsko nebo je bistvenega pomena, da zakonodajalec EU (Svet in Parlament) ne razvedeni predlogov Komisije na tem področju.

1.3 Hkrati s povečevanjem letalskega prometa je treba predvsem izboljšati varnostne predpise.

1.4 EESO zlasti podpira:

— predloge v zvezi s spremljanjem uspešnosti in zavezujočimi cilji glede uspešnosti, če se ta ocenjuje na podlagi naslednjih štirih ključnih meril: varnost, zmogljivost, skladnost z okoljem in stroškovna učinkovitost;

- razširitev pristojnosti Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), tako da bi vključevale tudi varnost letališč, upravljanje zračnega prometa (*Air Traffic Management – ATM*) in navigacijske službe zračnega prometa (*Air Navigation Services – ANS*);
- priznavanje pomena človeškega dejavnika za varnost v zračnem prometu;
- več prizadevanj za povečanje znanja in sposobnosti osebja, odgovornega za zagotavljanje varnosti, izvajanje „kulture pravičnosti“;
- preoblikovanje člena 5 uredbe o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, ki je v paketu ukrepov za Enotno evropsko nebo II črtan, da se omogoči razširitev sistema certificiranja na vse osebe v varnostni verigi, zlasti strokovnjake za varnost v zračnem prometu s področja elektronike (*Traffic Safety Electronics Personnel – ATSEP*);
- določitev roka za uresničitev funkcionalnih blokov zračnega prostora, in sicer do leta 2012;
- nadaljnjo krepitev projekta SESAR in njegovega financiranja;
- krepitev funkcij evropske mreže za upravljanje zračnega prometa;
- reformo Eurocontrola (Evropske organizacije za varnost zračne plovbe);
- priznanje, da so zmogljivosti letališč omejene;
- spremembo člena 18(a): Odbor se strinja z izvedbo študije, vendar le, če njen izključni namen ni odprte pomožnih storitev upravljanja zračnega prometa konkurenci.

1.5 Izvajanje projekta SES II bo optimiziralo upravljanje evropskega zračnega prometa, kar bo precej pomagalo zmanjšati emisije CO<sub>2</sub> v letalski industriji. S krajšimi razdaljami bi lahko letno prihranili 5 milijonov ton emisij CO<sub>2</sub>. Z izboljšanjem upravljanja zračnega prometa in obratovanja letališč bi lahko emisije pri vsakem letu povprečno zmanjšali za do 12 %, tj. za 16 milijonov ton CO<sub>2</sub> letno.

1.6 Čeprav različne zainteresirane strani na splošno podpirajo SES II, so po sprejetju tega projekta nujno potrebna nadaljnja posvetovanja o izvedbenih določbah. Ta morajo potekati na vseh ravneh izvajanja SES II (na ravni EU ter nacionalni in regionalni ravni), udeležiti pa se jih morajo socialni in/ali gospodarski partnerji oz. zainteresirane strani.

1.7 Izvajanje paketa ukrepov SES II bo državljanom in potrošnikom med drugim prineslo naslednje koristi:

- več varnosti,
- krajši čas potovanja,
- boljše storitve/večjo uspešnost, tudi večjo zanesljivost in predvidljivost pri urniku poletov, zaradi česar bo manj potnikov zamudilo povezovalne lete,
- nižje cene letalskih vozovnic zaradi nižjih stroškov letalskih prevoznikov,
- nižje emisije ogljikovega dioksida na osebo.

## 2. Uvod

2.1 Evropski parlament in Svet sta s sprejetjem Uredbe (ES) št. 549/2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba <sup>(1)</sup>, Uredbe (ES) št. 550/2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu <sup>(2)</sup>, Uredbe (ES) št. 551/2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu <sup>(3)</sup> in Uredbe (ES) št. 552/2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa <sup>(4)</sup> (prvi paket zakonodaje o enotnem evropskem nebu) določila trdno pravno podlago za brezhiben in interoperabilen sistem upravljanja zračnega prometa (ATM) na evropski ravni. EESO je predlagane uredbe obravnaval v mnenjih, sprejetih leta 2002, o akcijskem programu/Enotnem evropskem nebu (TEN/080) in oblikovanju Enotnega evropskega neba (TEN/098).

2.2 Veliko povečanje povpraševanja v zračnem prometu močno obremenjuje infrastrukturne zmogljivosti: 28 000 letov dnevno, ki jih opravi 4 700 komercialnih letalskih prevoznikov, letališča in upravljanje zračnega prometa potiska na rob zmogljivosti. Širitev EU in aktivna sosedska politika sta evropski letalski trg razširila na 37 držav z več kot 500 milijoni državljanov <sup>(5)</sup>.

2.3 Razdrobljeno upravljanje zračnega prometa ovira optimalen izkoristek zmogljivosti in letalstvu povzroča nepotrebno finančno breme, ki znaša približno 1 milijardo EUR (na splošno letala preletijo 49 km več, kot je potrebno). Zaradi neučinkovitosti letalskega prometa so letala v letu 2007 po nepotrebnem preletela 468 milijonov kilometrov, kar je letalski industriji povzročilo dodatne stroške v višini 2,4 milijarde EUR. Zamude, povezane

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

<sup>(3)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

<sup>(4)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

<sup>(5)</sup> Več sosednjih držav je sklenilo vstopiti v skupni evropski zračni prostor, da bi tako spodbudile rast in zaposlovanje.

z upravljanjem pretoka zračnega prometa, so leta 2007 znašale 21,5 milijona minut, kar je pomenilo 1,3 milijarde EUR nepotrebnih stroškov za letalske prevoznike in posledično za njihove stranke.

2.4 Kot odgovor na izrecno željo letalske industrije, držav članic in drugih zainteresiranih strani, da se poenostavi regulativni okvir za letalstvo v Evropi in poveča njegova učinkovitost, je Skupina na visoki ravni za prihodnji evropski regulativni okvir na področju letalstva julija 2007 predložila poročilo, v katerem je navedla niz priporočil za izboljšanje uspešnosti in upravljanja evropskega letalskega sistema. To poročilo in poročila Komisije za oceno uspešnosti Eurocontrola potrjujejo, da bi bilo treba evropsko omrežje za upravljanje zračnega prometa (*European Air Traffic Management Network – EATMN*) načrtovati in izvajati z vidika učinkovitosti, varnosti in okoljske trajnosti celotnega omrežja zračnega prometa na ravni EU.

2.5 Decembra 2007 je Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA) Komisiji poslala mnenje o letališčih, aprila 2008 pa je pripravila mnenje o upravljanju zračnega prometa in navigacijskih službah zračnega prometa, v katerem se je zavzela za to, da se vidiki varnosti letališč in upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa vključijo med njene pristojnosti ter tako zaključijo proces, začel leta 2002.

2.6 Paket ukrepov Evropske komisije *Enotno evropsko nebo II: v smeri trajnostnega in uspešnejšega letalstva* (COM(2008) 388, COM(2008) 389/2, COM(2008) 390) je bil objavljen 25. junija 2008.

### 3. Predlog Komisije (SES II)

3.1 Za dokončno oblikovanje Enotnega evropskega neba je treba na ravni Skupnosti sprejeti dodatne ukrepe za izboljšanje delovanja evropskega letalskega sistema na ključnih področjih, kot so varnost, zmogljivost, učinkovitost letov, stroškovna učinkovitost in okolje, ob upoštevanju varnosti kot prednostnega cilja.

3.2 Enotno evropsko nebo II (SES) sestavljajo štirje stebri:

Prvi steber – sistem regulacije uspešnosti:

- a) povečanje uspešnosti sistema upravljanja zračnega prometa: v ta namen se ustanovi neodvisni organ za oceno uspešnosti, ki bo spremljal in ocenjeval uspešnost sistema, razvil kazalnike za različna področja delovanja in predlagal cilje za celotno Skupnost (npr. glede zamud, zmanjšanja stroškov, skrajševanja razdalj). Komisija sprejme cilje glede uspešnosti in jih sporoči državam članicam. Dogovorjeni cilji so obvezujoči;
- b) spodbujanje povezovanja pri zagotavljanju storitev: v ta namen Komisija podpre vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora tako, da določi dokončne roke

za izvedbo (najpozneje do konca leta 2012), področje njihove uporabe pa razširi na spodnji zračni prostor do letališča ter odpravi nacionalne pravne in institucionalne ovire;

- c) krepitev upravljanja omrežja: v ta namen različni akterji izvajajo vrsto nalog, kamor sodijo tudi načrtovanje evropskega omrežja prog, upravljanje omejenih virov, upravljanje pretoka zračnega prometa, uvedba tehnologij programa SESAR in javno naročanje infrastrukturnih elementov za vso Evropo.

Drugi steber – enoten varnostni okvir:

Evropska agencija za varnost v letalstvu od leta 2002 dobiva vedno več pristojnosti, ki sedaj zajemajo plovnost zrakoplovov, njihovo obratovanje in licenciranje letalskega osebja. Kot nadaljevanje tega pristopa Komisija predlaga, da se pristojnosti Agencije razširijo na preostala glavna področja varnosti, tj. na letališča in upravljanje zračnega prometa/navigacijske službe zračnega prometa.

Tretji steber – SESAR: tehnološki in operativni vidik projekta Enotno evropsko nebo

Evropa mora pospešiti razvoj upravljanja zračnega prometa, da bi se lahko odzivala na izzive in časovno uskladila uvedbo novih tehnologij tako v zraku kot na zemlji. SESAR naj bi povečal raven varnosti za desetkrat in omogočal trikrat večji obseg prometa s polovico nižjimi stroški na let v primerjavi z današnjimi. EESO je leta 2006 pripravil mnenje o skupnem podjetju SESAR (TEN/232), v katerem je projekt v celoti podprl.

Četrty steber – upravljanje zmogljivosti na zemlji:

Sem sodijo boljša uporaba sedanje infrastrukture in boljše načrtovanje nove, spodbujanje intermodalnosti, izboljšanje dostopa do letališč in opazovalnica Skupnosti za zmogljivost letališč.

### 4. Posebne ugotovitve

4.1 EESO izrecno podpira načrt izvedbe navigacijski služb zračnega prometa (člen 11 predloga uredbe).

4.1.1 EESO ravno tako pozdravlja predlagani okvir uspešnosti (člen 11 predloga Uredbe) in podpira uvedbo takšnega sistema kot možnosti za povečanje uspešnosti. Za uresničitev ciljev projekta Enotno evropsko nebo je bistvenega pomena, da zakonodajalec EU (Svet in Parlament) ne razvedeni predlogov Komisije na tem področju.

4.1.2 EESO podpira predlagani okvir uspešnosti (člen 11 predloga Uredbe) pod pogojem, da se uspešnost ocenjuje v skladu s štirimi ključnimi merili, ki so (razvrščeni po pomembnosti): varnost, zmogljivost, skladnost z okoljem in stroškovna učinkovitost.

4.1.3 Nacionalni oz. regionalni cilji morajo biti usklajeni s cilji za vse omrežje, zato je pomembno, da Komisija odobri nacionalne (regionalne) načrte izvedbe. V ta namen bodo potrebna tudi učinkovita in uspešna posvetovanja na evropski, regionalni in nacionalni ravni, ki bodo zagotovila, da bodo cilji posameznih navigacijskih služb zračnega prometa medsebojno usklajeni ter da bodo dopolnjevali cilje projekta Enotno evropsko nebo.

4.1.4 EESO meni, da bi moral biti na začetku poudarek namenjen varnosti, učinkovitosti letov (okolje), stroškovni učinkovitosti in zmogljivostim (zamude), šele nato se lahko obravnavajo druga področja. Pri določanju ciljev je treba tudi paziti na ustrezno ravnoesje med različnimi ključnimi področji uspešnega delovanja, ki mora izražati raznolikost operacij v vsej Evropi.

4.1.5 EESO meni, da se cilji na področju varnosti lahko določijo in dosežejo šele takrat, ko bodo vse evropske države uvedle sisteme upravljanja varnosti in poročanja o incidentih. Zaradi različnih pravnih sistemov v Evropi so podatki, ki se sedaj zbirajo, nepopolni. Za zagotovitev odprtega in obsežnega poročanja o varnosti morajo v vseh državah članicah veljati enaki pogoji.

4.1.6 Po mnenju EESO mora resnično neodvisen organ za oceno uspešnosti, ki ima na voljo ustrezna sredstva, nadzorovati in ocenjevati delovanje sistema ter neposredno poročati Evropski komisiji. Poleg tega je treba sprejeti določbe o pritožbenem postopku.

4.1.7 EESO poudarja, da morajo biti organ za oceno uspešnosti in nacionalni nadzorni organi (NSA) neodvisni ter – z vidika upravljanja, sedeža in osebja – ločeni od organizacij, katerih delovanje se ocenjuje. Ta neodvisnost je pogoj za verodostojnost ocenjevanja.

#### 4.2 Varnost/Evropska agencija za varnost v letalstvu (EASA)

4.2.1 EESO podpira razširitev pristojnosti Agencije na upravljanje zračnega prometa in varnost letališč, da se zagotovi celosten pristop k varnosti v Evropi. Zakonodajalec EU ne sme odlašati s to spremembo, kar je pomembno zlasti za zagotovitev uspešnega izvajanja osrednjega načrta SESAR, ki bo zahtevalo tesno povezovanje sistemov v zraku in na zemlji.

4.2.2 Varnostni predpisi Agencije morajo temeljiti na sprejemljivi oceni zakonodajnega učinka, institucije EU pa morajo zagotoviti ustrezno javno financiranje, da bo Agencija lahko pridobila strokovno znanje, potrebno za opravljanje dodatnih nalog.

4.2.3 EESO poziva države članice EU, naj pripravijo časovni načrt za postopno ukinitve dejavnosti Eurocontrola na področju urejanja varnosti (komisija za varnostne predpise Eurocontrola (SRC) in enota za varnostne predpise Eurocontrola (SRU)) in njihov prenos na Agencijo. Med tem prenosom bo Eurocontrol sicer imel osrednjo vlogo, a ko bo Agencija pridobila strokovno znanje, ne bo več razloga, da bi bili ti viri na voljo Eurocontrolu. Zato bo treba za vse dejavnosti Eurocontrola, ki jih izvajata SRC in SRU, določiti klavzulo o časovni omejitvi veljavnosti. V zvezi s tem EESO opozarja na uspešen model Združenih letalskih organov (JAA) (poročilo delovne skupine za prihodnost JAA – FUJA, ki so ga podprli vsi generalni direktorati Evropske konference civilnega letalstva – ECAC), ki bi ga lahko uporabili tudi za dejavnosti Eurocontrola na področju varnostnih predpisov (SRC/SRU).

4.2.4 EESO meni, da bi moralo biti v središču obravnavanega paketa oblikovanje enakih pogojev, poleg uvedbe sistemov upravljanja varnosti in poročanja o incidentih. Enotno oblikovanje enakih pogojev za vse, ki ga podpira Skupina na visoki ravni, je nujno za razpoložljivost statistike o varnosti. Tako bo s predlaganim načrtom izvedbe mogoče zanesljivo spremljati napredek in določati cilje na področju varnosti.

4.2.5 EESO poziva Svet in Evropski parlament, da preoblikujeta člen 5 uredbe o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, ki je v predlogu za Enotno evropsko nebo II črtan, da se omogoči razširitev sistema certificiranja na vse osebe v varnostni verigi, zlasti strokovnjake za varnost v zračnem prometu s področja elektronike (ATSEP).

#### 4.3 Kultura pravičnosti (just culture), človeški dejavnik in usposobljenost osebja

4.3.1 EESO obžaluje, da predlagana zakonodaja ne vsebuje še petega stebra, ki bi se nanašal na kulturo pravičnosti, človeški dejavnik in usposobljenost osebja. Upravljanje zračnega prometa in navigacijske službe zračnega prometa bodo še dolgo močno odvisni od človeškega dejavnika. Ta je tako tesno povezan z ohranjanjem in krepitevijo ravni letalske varnosti, zato je treba posebno pozornost nameniti usposobljenosti osebja, zadolženega za zagotavljanje varnosti.

#### 4.4 Funkcionalni bloki zračnega prostora (FAB)

4.4.1 EESO se strinja, da je treba za vse države članice določiti obvezujoči rok za uvedbo funkcionalnih blokov zračnega prostora (FAB), ki izpolnjujejo posebne cilje na področju uspešnosti, tj. najpozneje do konca leta 2012. V prvem paketu SES namreč rok ni bil določen, to pa je pomenilo, da ni bil vzpostavljen noben funkcionalni blok.



4.4.2 V zvezi s tem morajo ministrstva za promet in obrambo v celoti izkoristiti potencial teh blokov, in sicer z boljšim civilno-vojaškim in vojaško-vojaškim sodelovanjem pri upravljanju zračnega prometa ter krepitvijo infrastrukture in storitev tega upravljanja.

4.4.3 EESO podpira širšo opredelitev funkcionalnih blokov zračnega prostora in časovni razpored njihovega razvoja. Po mnenju EESO so potrebni ukrepi, ki bi odpravili nacionalne ovire za uvedbo funkcionalnih blokov, to so med drugim suverenost, odgovornost in polno vključevanje vojaških vidikov. Kljub temu bi bilo treba spodbujati „pristop od spodaj navzgor“ kot enega od pristopov k vzpostavitvi funkcionalnih blokov zračnega prometa.

4.4.3.1 Ob upoštevanju vsega navedenega EESO izraža razočaranje, ker Komisija ni sledila priporočilom Skupine na visoki ravni glede koordinatorja letalskega sistema, ki bi podprl razvoj funkcionalnih blokov zračnega prostora.

4.4.4 EESO poudarja, da je treba za uresničitev ciljev glede stroškovne učinkovitosti brez dvoma zmanjšati število ponudnikov storitev za evropsko upravljanje zračnega prometa. Število centrov območne kontrole letenja (*Area Control Centres – ACC*) v Evropi bo treba strogo prilagoditi operativnim potrebam, ne glede na državne meje, saj bo enotno evropsko nebo le tako stroškovno učinkovito. EESO poudarja, da je treba za uresničitev ciljev glede učinkovitosti razviti sistem okrepljenega sodelovanja med ponudniki storitev.

4.4.5 Tehnološke izboljšave in zmanjšanje števila ponudnikov storitev ter centrov območne kontrole letenja lahko po pričakovanjih povečajo storilnost sistema upravljanja zračnega prometa. Tehnološki razvoj (npr. delo na daljavo) in dejstvo, da je letalstvo v Evropi rastoča industrija, bosta omilila posledice teh ukrepov, tudi socialne.

4.4.6 V skladu z uredbo o Enotnem evropskem nebu morajo navigacijske službe zračnega prometa pripraviti načrte ukrepov v nujnih primerih, ko so njihove storitve bistveno ovirane ali prekinjene. Sedaj vse navigacijske službe zračnega prometa podvajajo infrastrukturo obstoječih centrov območne kontrole letenja. EESO poudarja, da se morajo navigacijske službe osredotočiti na uspešnejše in stroškovno učinkovitejše rešitve, in sicer tako, da najprej proučijo druge možnosti znotraj sedanje nacionalne infrastrukture (drugi centri območne kontrole letenja ali vojaške zmogljivosti) in predvidijo določbe za razvoj funkcionalnih blokov zračnega prostora v nujnih primerih.

4.4.7 EESO poudarja pomen socialnega dialoga na ravni EU in funkcionalnih blokov za izvedbo tega prehoda.

#### 4.5 Preletne pristojbine in skupni projekti/SESAR

4.5.1 EESO se zaveda težav pri financiranju novih tehnologij in programov za oblikovanje spodbud. Pomanjkanje ustreznih mehanizmov financiranja ogroža izvajanje prvega paketa SESAR in njegovih poznejših razvojnih faz. Zato EESO poudarja, da morajo institucije EU zagotoviti premostitveno financiranje, ki bo podprlo izvajanje projekta SESAR. Le tako se lahko pokrijejo stroški prehoda na nov sistem SESAR. EESO je že od samega začetka odločno podpiral projekt SESAR.

4.5.2 EESO se ne strinja z uporabo pristojbin za predhodno financiranje skupnih projektov, kakor je predlagano v spremenjenem besedilu člena 15 Uredbe o izvajanju služb, ki ohranja koncept uporabe preletnih pristojbin za financiranje skupnih projektov, „... namenjenih v pomoč posebnim kategorijam uporabnikov zračnega prostora in/ali izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, da izboljšajo skupno navigacijsko infrastrukturo ...“.

4.5.3 EESO pozdravlja nove operative koncepte, ki so rezultat faze opredeljevanja projekta SESAR in so kot tehnična/operativna dopolnitev projekta Enotno evropsko nebo opisani v osrednjem načrtu upravljanja zračnega prometa v okviru projekta SESAR. Vendar EESO poudarja, da bo med naslednjo fazo SESAR in pri skupnem podjetju SESAR potrebno še veliko več dela, zato pozdravlja sklep Sveta o začetku razvojne faze SESAR. EESO poudarja, da je za to, naslednjo fazo programa SESAR, pomembno, da je še naprej osredotočena na uporabnike in da jim hitro prinaša koristi.

4.5.4 EESO se strinja s predlogom Komisije, da se prepove navzkrižno subvencioniranje med preletnimi storitvami in storitvami upravljanja zračnega prometa na terminalih, vendar je razočaran, ker Komisija ni predlagala popolne prepovedi navzkrižnega subvencioniranja med navigacijskimi službami zračnega prometa. Navzkrižno subvencioniranje običajno povzroči izkrivljanje konkurence. Zato ta problem ni povezan zgolj z navzkrižnim subvencioniranjem med preletnimi storitvami in storitvami na terminalih, temveč se pojavlja tudi pri navzkrižnem subvencioniranju med vsako od teh storitev, zlasti pa med storitvami na terminalih na raznih letališčih.

#### 4.6 Uredba o zračnem prostoru in upravljanje omrežja

4.6.1 EESO se zavzema za močno evropsko upravljanje in načrtovanje omrežja, zlasti pri načrtovanju prog, usklajevanju in dodeljevanju omejenih virov (radijske frekvence in kode radarskih odzivnikov) ter drugih omrežnih funkcijah, kot jih opredeljuje osrednji načrt upravljanja zračnega prometa. Poleg tega EESO poudarja, da mora načelo jasnega ločevanja opravljanja storitev od regulativnih dejavnosti veljati tudi za upravljanje omrežja. Opravljanje storitev bi morala biti naloga podjetij.

4.6.2 Te naloge se morajo izvajati na evropski ravni, neodvisno od posebnih interesov posameznih ponudnikov storitev navigacijskih služb zračnega prometa. Neoptimalne letalske poti so predvsem posledica dejstva, da ni bilo vseevropskega pristopa. To je povzročilo nepotrebno porabo goriva in okoljsko škodo, ki bi se ji bilo mogoče izogniti.

4.6.3 EESO dvomi, ali so potrebna izvedbena pravila, ki urejajo tudi usklajenost med urniki poletov in letališkimi sloti ter usklajenost s sosednjimi regijami, ki je vsekakor nujna. Če želi Komisija tako odpraviti zlorabo sedanjih pravil o slotih, kar Odbor podpira, je to mogoče doseči v sedanjem regulativnem okviru.

#### 4.7 Reforma Eurocontrola

4.7.1 EESO poudarja, da je treba reformo Eurocontrola izpeljati v skladu z besedilom sporočila (tj. „notranja reforma organizacije bi morala uskladiti strukture upravljanja z Enotnim evropskim nebom, da bi se tako (i) izpolnile zahteve za omrežne naloge in (ii) okrepilo vključevanje industrije v skladu s skupno prometno politiko“).

4.7.2 Po mnenju EESO bi lahko Eurocontrol še naprej posredoval strokovno znanje Evropski uniji, vendar je potrebna večja preglednost glede njegove vloge in financiranja. Z javnimi sredstvi bi bilo treba financirati zlasti tiste naloge, ki se izvajajo po naročilu vlad. Tudi dolgoročne raziskave (2020+) bi bilo treba financirati z javnimi sredstvi in ne s preletnimi pristojbinami.

4.7.3 EESO meni, da bi moral Eurocontrol, kjer je to le mogoče, opravljati storitve (npr. poskusni center, Inštitut za navigacijske storitve) v konkurenci z drugimi ponudniki storitev in v skladu s tržnimi načeli ter brez subvencij iz splošnega

proračuna za Eurocontrol oz. iz preletnih pristojbin pri upravljanju zračnega prometa.

4.8 Kot je znano, pomanjkanje letaliških zmogljivosti ogroža uresničevanje prihodnjih ciljev glede uspešnosti. EESO se zavzema za to, da se letališkim zmogljivostim in njihovi vključitvi kot enega od štirih stebrov SES II, zlasti usklajevanju letaliških zmogljivosti z zmogljivostmi upravljanja zračnega prometa, nameni veliko pozornost.

#### 4.9 Pomožne storitve upravljanja zračnega prometa

4.9.1 Pomožne storitve upravljanja zračnega prometa morajo biti brez dvoma na najvišji strokovni ravni, vendar je treba priznati, da so njihovi stroški danes precej visoki. Letni stroški meteoroloških služb za polete znašajo kar 300 milijonov EUR.

4.9.2 EESO poziva k spremembi člena 18(a), ki pomeni dolgoročno prestrukturiranje sektorja in odprtje trga za nekatere storitve. Odbor ne nasprotuje izvedbi študije, vendar le, če ni izrecno namenjena odprtju nekaterih storitev konkurenci, in poudarja, da je to področje upravljanja zračnega prometa namenjeno predvsem zagotavljanju letalske varnosti.

4.10 Vključeni akterji se zavedajo nujnosti ukrepanja, kar usvarja ozračje, ki je koristno za izvajanje sprememb.

4.10.1 Evropska komisija bi morala kmalu po sprejetju paketa Enotno evropsko nebo II predložiti načrt za naslednje korake.

4.10.2 Ekipo, ki vodi projekt, bi morali sestavljati strokovnjaki, ki imajo izkušnje z izvajanjem sprememb. Pri projektu Enotno evropsko nebo II gre tudi za spremembo načina razmišljanja in obnašanja. Če bo projekt uspešen, bo prinesel trajnostne rešitve v zračnem prometu za prihodnje generacije.

V Bruslju, 15. januarja 2009

Predsednik  
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora  
Mario SEPI