

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det fælles europæiske luftrum II+ (sonderende udtalelse)

(2013/C 198/02)

Ordfører: **Jacek KRAWCZYK**

Kommissionen besluttede den 24. januar 2013 under henvisning til artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

"Det fælles europæiske luftrum II+"

(sonderende udtalelse).

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som vedtog sin udtalelse den 3. april 2013.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 489. plenarforsamling den 17.-18. april 2013, mødet den 17. april, følgende udtalelse med 188 stemmer for, 2 imod og 3 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1 Skabelsen af det fælles europæiske luftrum (SES) er en integrerende del af indsatsen for at forbedre den økonomiske konkurrenceevne i EU og skabe økonomisk vækst ved at styrke det europæiske indre marked yderligere. Målet er at skabe bedre og mere effektive og stabile forhold for EU-borgerne, hvad angår flyrejser.

1.2 Den fortsatte krise i EU's luftfartssektor og navnlig i luftfartsindustrien forstærker endnu mere behovet for at skabe det fælles europæiske luftrum så hurtigt som muligt. Det er af meget stor betydning, at lufttrafikstyringen (ATM) i Europa bringes op på et effektivitetsniveau med hensyn til resultater, økonomi, kvalitet, sikkerhed og miljøbeskyttelse, der kan sammenlignes med de bedste metoder på verdensplan.

1.3 På linje med sine tidligere udtalelser TEN/451 (20/06/2011) og TEN 354/355 (21/01/2009) støtter EØSU fuldt ud en rettidig og omfattende gennemførelse af det fælles europæiske luftrum og det tilknyttede initiativ SESAR (forskningen i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum) inden for de oprindelige rammer, der blev aftalt i 2004 og 2009. De retlige instrumenter, som Europa-Kommissionen råder over i medfør af EU-lovgivningen, er tilstrækkelige i denne henseende. På grund af den fortsatte krise i EU's luftfartssektor og navnlig i luftfartsindustrien bør man tage målsætningerne for 2025 op til overvejelse.

1.4 EØSU beklager, at flertallet af de medlemsstater, der havde fået præstationsmål, de skulle opfylde, ikke har gjort dette, uden at det har fået egentlige retlige følger for dem. EØSU beklager også, at størsteparten af de funktionelle luft-rumsblokke ikke er realiserede, og at den bindende frist fastsat til den 4. december 2012 ikke er blevet overholdt.

1.5 På denne baggrund bifalder EØSU Kommissionens plan om at sætte yderligere skub i det fælles europæiske luftrum med et nyt såkaldt SES II+-initiativ.

1.6 EØSU mener, at en revision af de eksisterende lovgivningsmæssige rammer for det fælles europæiske luftrum ikke kun bør fokusere på institutionelle udviklinger og større juridisk klarhed, men også på at styrke følgende elementer:

— top-down-elementer til at supplere bottom-up-tilgangen

— en bedre håndhævelse af en rettidig og omfattende skabelse af det fælles europæiske luftrum ved hjælp af bøder for manglende gennemførelse

— adskillelse af supplerende lufttrafikstyringstjenester, og åbning af disse for større konkurrence og for markedskræfterne

— fastsættelse af målsætninger, der i lige høj grad sigter mod at sikre tjenesternes kvalitet og øge effektiviteten

— større inddragelse af luftrumsbrugerne.

1.7 Den europæiske luftfartsindustri befinder sig i en meget svær økonomisk situation, der allerede har ført til tab af mange tusinde arbejdspladser. Et reelt fælles europæisk luftrum og den dermed forbundne større effektivitet er derfor også af stor betydning for at sikre arbejdspladserne i denne del af luftfarts-værdikæden. Her er den femte søjle i SES afgørende for at finde en passende løsning på udfordringerne vedrørende beskæftigelse, arbejdskraftens bevægelighed, ændringer i personaleforvaltningen og faglig uddannelse. Dialogen mellem arbejdsmarkedets parter bør derfor styrkes og ikke kun vedrøre den rene lufttrafikstyringssektor (ATM-sektoren), men også være åben for andre aktører end repræsentanter blandt luftfartstjenesteudøverne, og dialogen bør også dreje sig om de sociale følger for arbejdstagere i lufttrafikstyringen, flyselskaber, lufthavne og om, hvordan arbejdspladserne kan sikres i hele luftfartsindustrien i EU.

1.8 Medlemsstaterne, herunder de, der kun langsomt realiserer det fælles europæiske luftrum, bør fremlægge deres strategier for den fremtidige udvikling af deres lufttransportsektor.

1.9 EØSU mener, at det høje sikkerhedsniveau, som EU's luftfart har opnået, fortsat bør tillægges overordentlig stor betydning. Det er afgørende at sikre, at de foranstaltninger, der er nødvendige for at indfri de økonomiske mål, er med til at fremme sikkerhedsniveauets videre udvikling.

## 2. Indledning

2.1 Skabelsen af det fælles europæiske luftrum (SES) er en integrerende del af indsatsen for at forbedre den økonomiske konkurrenceevne i EU og skabe økonomisk vækst gennem en yderligere styrkelse af det europæiske indre marked. Målet med det fælles europæiske luftrum er at effektivisere den overordnede organisation og forvaltning af det europæiske luftrum. Dette omfatter nedbringelse af udgifterne, sikkerhedsforbedringer, kapacitetstilpasning og begrænsning af virkningerne for miljøet. Målet er at skabe bedre og mere effektive og stabile forhold for EU-borgerne, hvad angår flyrejser.

2.2 I henhold til Eurocontrols seneste rapporter (benchmarkrapport om omkostningseffektiviteten ved ACE 2010, udkast til samme benchmarkrapport 2011 og udkast til rapport om PRU (performance review unit) 2011) bør det bemærkes, at der er sket talrige ændringer i perioden 2007-2011. Derfor bør enhver analyse af de overordnede variationer i omkostningseffektiviteten ikke foretages uden hensyntagen til de vigtigste begivenheder, der er sket i denne periode.

2.3 I 2010 beløb de årlige omkostninger forbundet med fragmenteringen af EU's luftrum, sig til 4 mia. EUR. Dette omfatter 19,4 mio. minutter forsinkelse på grund af en route-lufttrafikregulering (ATFM). Desuden var en flyvning i gennemsnit 49 km længere end den direkte rute. På europæisk plan steg udgifterne per kompositflyvetime svagt fra 2006 til 2009 (1 % i faste priser), den steg kraftigt i 2010 (4,6 % i faste priser), før den faldt i 2011 (-4,3 %) før den første referenceperiode i SES II. I 2010 faldt omkostningerne for levering af ATM/CNS (lufttrafikstyring og kommunikation/navigation/overvågningstjenester) med 4,8 % i faste priser, og der var en stærk stigning i enhedsomkostningerne i forbindelse med ATFM-forsinkelser (+77,5 %), men denne faldt igen med 42 % i 2011.

2.4 De store udsving, der er i de samlede omkostninger, som flyselskaberne betaler for navigationstjenester, og som i 2010 varierede fra 849 EUR til 179 EUR, dvs. et forhold på 1 til mere end 5, er af særlig betydning. Desuden var der hos de fem største luftfartstjenesteudøvere, der alle opererer på sammenlignelige økonomiske og driftsmæssige vilkår, store forskelle i enhedsomkostningerne, der varierede fra 720 EUR til 466 EUR. Dette er et klart tegn på, at lufttrafikstyringen ikke er optimal på tværs af Europa.

2.5 Det fremgår af SES I og SES II-ordningerne (der blev indført henholdsvis i 2004 og i 2009), at principperne for og den generelle retning i SES-initiativerne er gode, og at der er gjort en indsats for at optimere ATM-reglerne, hvilket begynder at give resultater. Der er dog også konstateret et antal svagheder i disse ordninger, hvilket i høj grad skyldes, at medlemsstaterne ikke tydeligt har formuleret deres prioriteringer inden for luftfart. Deres prioriteringer strækker sig fra at skabe merværdi for luftrumsbrugerne til maksimering af deres egne indtægter fra flyveoperationerne og at bruge luftfarten som et middel til regional og mikroøkonomisk udvikling. Derfor er der i ydelsen af luftfartstjenester i Europa stadig store mangler med hensyn til kvaliteten og effektiviteten, og alligevel mangler der en klar forklaring på denne situation. Desuden er det nuværende institutionelle set-up langt fra optimalt. Det er fuldt af overlap-

ninger og huller, og de forskellige aktører mangler enhver form for fælles mål. Det er derfor nødvendigt at styrke de institutionelle rammer for det fælles europæiske luftrum.

2.6 SESAR (forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum) udgør det teknologiske element i det fælles europæiske luftrum. I henhold til en undersøgelse foretaget af SESAR-fællesforetagendet vil den makroøkonomiske virkning af SESAR kunne skabe yderligere værdi for 419 mia. EUR i EU og skabe omkring 320 000 arbejdspladser. Realiseringen af SESAR-programmet kræver store investeringer fra alle de dele af luftfartsværdikæden, der deltager. Det er vanskeligt at tale for sådanne investeringer, medmindre det kan fastslås, at en samtidig indførelse og ibrugtagning af alle elementerne i luften og på jorden og af alle parter, såsom luftrumsbrugerne, luftfartstjenesteudøvere og lufthavnene, vil skabe et fornuftigt udbytte. Det er nødvendigt at udvikle de institutionelle rammer, så de kan sikre en god etablering af SESAR. På samme tid er det nødvendigt, at alle samarbejdende parter gennemfører grundige costbenefitanalyser af hele rækken af tilknyttede investeringsprojekter i luftfartsværdikæden.

2.7 Kommissionen planlægger derfor en lovpakke (SES II+), der bygger på det eksisterende SES-initiativ, med den målsætning at højne omkostningseffektiviteten, tilpasse kapaciteten, øge sikkerheden og forbedre den lovgivningsmæssige kvalitet yderligere.

2.8 På baggrund af de oplysninger, der er modtaget fra Kommissionen, vil SES II+-initiativet sigte på at:

- hæve det dårlige niveau af luftfartstjenesterne ved at fremskynde realiseringen af de funktionelle luftrumsblokke, sikre finansiering til etableringen af SESAR, revidere ordningen for betaling af ATC-tjenester (lufttrafikkontrol), modernisere teknologien ved at udbygge SESAR fuldt ud og opstille mere effektive præstationsmål
- forbedre det nuværende langt fra optimale institutionelle setup gennem en række foranstaltninger, der omfatter: overførsel af den økonomiske regulering til Europa-Kommissionen samtidig med, at EASA får ansvaret for den tekniske regulering og kontrol; anerkendelse af Eurocontrol som et støtteorgan for disse institutioner; opdatering af styringen af netforvaltningen og afklaring af rammerne for SES og EASA ved at afskaffe overlappinger og i sidste ende udvikle et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EAA), der vil få ansvaret for alle aspekter i forbindelse med overvågningen af den europæiske luftfartsindustri – herunder tekniske, økonomiske og sikkerhedsmæssige aspekter
- omarbejde de lovgivningsmæssige instrumenter i en enkelt sammenhængende retsakt
- opfordre medlemsstaterne til at tilpasse Eurocontrol til de nye institutionelle omgivelser.

## 3. Generelle bemærkninger

3.1 På linje med sine tidligere udtalelser TEN/451 (20/06/2011) og TEN 354/355 (21/01/2009) støtter EØSU fuldt ud en hurtig og omfattende gennemførelse af det fælles

europæiske luftrum og SESAR-initiativerne. Da mange europæiske flyselskaber for tiden befinder sig i en meget svær økonomisk situation, burde der være meget større bevidsthed om disse foranstaltningers hastende karakter.

3.2 EØSU forventer, at gennemførelsen af SES-pakken vil blive fuldstændig, dvs. inden for de oprindelige rammer, der blev aftalt i 2004 og 2009. De retlige instrumenter, som Europa-Kommissionen råder over i medfør af EU-lovgivningen, er tilstrækkelige i denne henseende.

3.3 På denne baggrund bifalder EØSU Kommissionens plan om at sætte yderligere skub i skabelsen af det fælles europæiske luftrum. Det er af afgørende betydning, at alle EU's medlemsstater lever op til deres tidligere politiske forpligtelser om at etablere det fælles europæiske luftrum i fuldt omfang og rettidigt. Det er også af grundlæggende betydning, at Kommissionen udviser et stærkt lederskab og accepterer at have et stort ansvar i hele gennemførelsesprocessen.

3.4 I betragtning af de relativt dårlige resultater med hensyn til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES) efter ikrafttrædelsen af SES I den 1. april 2004 og af SES II i december 2009, er EØSU af den opfattelse, at revisionen af de eksisterende lovgivningsmæssige rammer ikke kun bør fokusere på institutionelle udviklinger, men også på styrkelsen af følgende elementer:

- top-down-elementer til supplement af bottom-up-tilgangen
- en klar præsentation af medlemsstaternes strategier, navnlig af dem, der kan være i modstrid med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum
- en bedre håndhævelse af en rettidig og omfattende skabelse af det fælles europæiske luftrum ved hjælp af bøder for manglende gennemførelse
- obligatorisk adskillelse af supplerende lufttrafikstyringstjenester, og åbning af disse for større konkurrence og for markeds kræfterne
- fastsættelse af målsætninger, der i lige høj grad sigter mod at sikre tjenesternes kvalitet og øge effektiviteten
- større inddragelse af luftrumsbrugerne
- bredere deltagelse af arbejdsmarkedets parter – ikke kun repræsentanter for luftfartstjenesteudøverne – i den sociale dialog inden for rammerne for SES II+.

#### 4. Særlige bemærkninger

4.1 EØSU beklager, at et betydeligt antal af de medlemsstater, der havde fået præstationsmål, de skulle opfyldes, ikke har gjort dette, uden at det har fået egentlige retlige følger for dem. Det fremgår af de nyligt fremsendte nationale præstationsplaner, at disse medlemsstater har udvandet deres mål endnu mere. For

at sikre, at medlemsstaterne skaber større synergier inden for deres funktionelle luftrumsblokke og i sidste ende mellem disse blokke, er det klart nødvendigt at fastsætte ambitiøse præstationsmål og skabe en effektiv sanktionsmekanisme, og at medlemsstaterne udarbejder ensartede og klare strategier, der er understøttet af den nødvendige fælleseuropæiske harmonisering af lovgivningerne på dette område. Det fælles europæiske luftrum burde stimulere udviklingen af de nødvendige fælles europæiske retsinstrumenter (dvs. civilret) og en fælles tilgang til den europæiske luftforsvarssektor.

4.2 EØSU er af den opfattelse, at EU og forvaltningen af de funktionelle luftrumsblokke bør overdrages flere beføjelser med henblik på at overvinde det eksisterende problem med, at medlemsstaterne fokuserer på at forsvare deres egne nationale luftfartstjenesteudøvere eller bruger dem som nationale økonomiske værktøjer snarere end til at skabe øget værdi til gavn for luftrumsbrugerne og kunderne/passagererne. EU-omfattende præstationsmål bør bidrage til at sikre, at SES-højniveaumålene for 2020 nås, hvilket navnlig er: i forhold til 2005 en tredobling af kapaciteterne, hvor det er nødvendigt, et fald på 10 % i flyvningernes miljøpåvirkninger og en halvering af lufttrafikstyringsomkostningerne for luftrumsbrugerne. Det burde også sikre større sammenlægning af de nationale luftrum.

4.3 EØSU fremhæver, at der er behov for at sikre, at EU's præstationsvurderingsorgan er helt uafhængigt. Dets aktiviteter bør skilles ud fra Eurocontrol og overføres til et ægte EU-organ under Kommissionens ansvar. EU bør også give præstationsvurderingsorganet en stærkere rolle i etableringen af EU-omfattende præstationsmål og nationale præstationsplaner. Overrepræsentationen af luftfartstjenesteudøvere bør ikke vare ved.

4.4 EØSU er af den opfattelse, at der bør indføres bødestraffe og incitamentter på EU-niveau for at forebygge en manglende overholdelse af præstationsmålene og for at sikre, at disse mål forbliver adskilte fra de nationale interesser. Det bør navnlig overvejes at knytte luftfartstjenesteudøvernes forrentning af den investerede kapital og aktieejernes afkast til resultaterne i præstationsordningen.

4.5 EØSU beklager, at størsteparten af de funktionelle luftrumsblokke ikke er realiserede, og at den lovbestemte frist i SES II til den 4. december 2012 ikke blev overholdt. Der bør ske mere top-down-styring på EU-niveau for at give nye impulser til tiltagene omkring luftrumsblokkene. En øget top-down-tilgang burde sikre, at luftrumsblokkene skaber en reel nytteværdi og ikke som nu kun er til pynt. På denne baggrund bør SES-netforvalterne have beføjelser til at foreslå og gennemføre specifikke projekter fra de funktionelle luftrumsblokke til optimering af forvaltningen af de funktionelle luftrumsblokke, luftrummet samt de tekniske og menneskelige ressourcer på grundlag af klare tidsfrister. Der bør gives bøder for manglende overholdelse. Netforvalteren og interesserede luftrumsbrugere bør også have et observatørsæde i de vigtigste organer for de funktionelle luftrumsblokke.

4.6 Medlemsstaternes bidrag til EU's udvalg for det fælles luftrum har været præget af et arbejde for nationale interesser snarere end for EU-mål. Dette udvalgs seneste beslutning vedrørende præstationer og afgifter for perioden 2015-2019 er endnu et tilbageslag i gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum. EØSU foreslår, at både luftrumsbrugerne og luftfartstjenesteudøverne får et observatørsæde og initiativret i alle SES-udvalgets aktiviteter.

4.7 EØSU glæder sig igen over Kommissionens hensigt om at se med nye øjne på adskillelsen af supplerende lufttrafikstyringstjenester som et middel til øget fokus på kunderne og sikring af større effektivitet. EU's reguleringsmidler bør anvendes til at fremskynde adskillelsen. På denne baggrund beklager EØSU, at Kommissionen ikke overholdt den lovbestemte frist til senest den 4. december 2012 at udarbejde og forelægge en undersøgelse for Europa-Parlamentet og Rådet med en evaluering af de juridiske, sikkerhedsmæssige, industrielle, økonomiske og sociale følgevirkninger af anvendelsen af markedsprincipper for udøvelse af tjenester på områderne kommunikation, navigation, overvågning og luftfartsinformation, der tager højde for udviklingen i de funktionelle luftrumsblokke og i den eksisterende teknologi.

4.8 EØSU mener, at SES II+-lovgivningen bør tage fat på adskillelsen af centrale sammenlagte luftfartstjenesteudøvere og supplerende tjenester såsom kommunikation/navigation/overvågning (CNS), vejrtjenester (MET) og uddannelse og åbne markedet for disse tjenesteydelser, hvilket kunne give øget effektivitet, bedre kvalitet og samlet set færre omkostninger. EØSU bemærker, at betydningen af en yderligere liberalisering af de supplerende tjenester også blev understreget i konsekvensanalysen af SES II+-lovgivningen og på højniveaunkonferencen om det fælles europæiske luftrum i Limassol. Selv om den nuværende lovgivning tillader adskillelsen på nationalt niveau, tøver medlemsstaterne med at gøre brug af denne mulighed for at tilvejebringe bedre resultater. Det bør i bestemmelserne så vidt muligt sikres, at CNS og MET-tjenesterne omfattes af markedsvilkår og udbudsprocedurer. Desuden bør markedsvilkår ikke kombineres med en udpegningsmetode på det samme marked, ellers vil den sidste mulighed blive dominerende. Alle lokale og væsentlige krydssubsidieringer bør forbydes.

4.9 Eurocontrols nye koncept om centraliserede tjenester fortjener behørig hensyntagen, forudsat disse tjenester baserer sig på rimelige forretningsgrundlag, der er godkendt af de operationelle aktører (flyselskaber, luftfartstjenesteudøvere og lufthavne), og at de er baseret på åbne udbud med henblik på indgåelse af tidsbegrænsede kontrakter med de virksomheder, der har afgivet det bedste bud.

4.10 EØSU fremhæver, at sammenlægningen af luftfartstjenestefaciliteter kan muliggøres med brug af konsolideringscen-

tre. De såkaldte "virtuelle centre" kunne være et godt udgangspunkt. Med denne tilgang bliver det muligt at anvende fuldt ud harmoniserede metoder i lufttrafiktjenesteenheder, der er beliggende forskellige steder, og anvende fuldt ud standardiserede og skalerbare driftsmetoder, procedurer og udstyr, således at luftrumsbrugerne opfatter dem som værende et enkelt system. Denne virkning har tydeligt slået igennem i den nuværende række af SES-programmer såsom SERA og SERAS. Disse ordninger sikrer en fuld teknisk og driftsmæssig interoperabilitet mellem de deltagende luftfartstjenesteudøvere, hvilket gør det muligt midlertidigt at overføre sektorer, der er under en bestemt enhed, til en anden enheds operationelle ansvarsområde. Følgelig vil dette gøre det muligt at optimere brugen af områdekontrolcentre (ACC) natten over og sikre en optimal drift på ethvert givent tidspunkt.

4.11 EØSU mener derfor, at SES II+-lovgivningen bør skabe de passende lovgivningsmæssige rammer til at lede og styre gennemførelsen af standardiserede foranstaltninger på en konsekvent og sammenhængende måde. Der bør skabes et fælles styringsorgan inden for de funktionelle luftrumsblokke for at sikre en sammenhængende og samordnet etablering. Standardiseringsforanstaltninger er realistiske og effektive midler til opnåelsen af de EU-omfattende præstationsmål.

4.12 EØSU glæder sig over Kommissionens hensigt om at give SES-netforvalteren flere opgaver og større beføjelser. I denne henseende vil det være særligt vigtigt, at luftrumsbrugerne deltager i de strategiske beslutninger, der har betydning for nettets præstationer, og at luftfartstjenesteudøverne får en rolle i beslutningerne vedrørende de lokale præstationer.

4.13 EØSU noterer sig, at Kommissionen planlægger at udvide Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs kompetenceområde, så det kommer til at varetage alle tekniske reguleringer og tilsyn, herunder af forhold, der ikke vedrører sikkerheden. EØSU er enig i, at dette kan være rigtigt, men det er bekymret for, at selv ved hjælp af konceptet om risikobaserede prioriteter kan det, at overbebyrde EASA med nye opgaver, skabe flere problemer end fordele og aflede EASA's fokus fra dets centrale sikkerhedsopgave. EØSU mener derfor, at det på dette tidspunkt ikke bør være en prioritet at udvide EASA's aktivitetsområde. EØSU mener derimod, at de eventuelle overlapninger mellem EASA og SES-rammerne kan løses med passende samarbejds mekanismer mellem EASA, Eurocontrol og Kommissionen, uden nødvendigvis at ændre de institutionelle rammer.

4.14 Eurocontrols rolle i gennemførelsen af SES er meget vigtig. For at sikre den fremtidige effektivitet i de centraliserede tjenester, som dem, der ydes af netforvalteren, er det nødvendigt at revidere den nuværende Eurocontrol-konvention.

4.15 Med hensyn til SESAR understreger EØSU vigtigheden af at sikre tilstrækkelige offentlige midler til at støtte den samtidige etablering af elementerne på jorden og i luften. De operationelle investorer (lufrumsbrugerne, luftfartstjenesteudøvere og lufthavnene) bør desuden have en fremtrædende rolle i styringen af etableringen af SESAR, når prioriteterne skal besluttes, på grundlag af klare forretningsgrundlag. EØSU fremhæver betydningen af at gennemføre SESAR, der er et centralt europæisk infrastrukturprojekt. EØSU udtrykker sin dybeste bekymring med hensyn til mulige nedskæringer i budgettet for Connecting Europe-faciliteten, der kan berøre muligheden for at bringe denne gennemførelse videre. Det er også af stor betydning at finde mulige fremtidige finansieringsmodeller for den militære etablering af SESAR.

4.16 EØSU støtter ikke Kommissionens forslag om at indføre prismodulation for overfyldte ruter. Dette vil faktisk ikke forbedre anvendelsen af kapaciteten i lufrummet, så meget desto mere som indførelsen af denne prismodulation kunne tvinge luftfartøjsoperatørerne til at flyve længere distancer, hvilket vil være i modstrid med EU's målsætning om at nedsætte emissionerne som et middel til at bekæmpe klimaforandringerne. Et sådant system vil desuden ikke være fair, da luftfartøjsoperatørerne allerede betaler for overfyldte ruter via omkostningerne forbundet med forsinkelser. En sådan tilgang vil skabe en dobbelt straf, hvilket vil være fuldstændigt uacceptabelt, især da luftfartøjsoperatørerne bruger en route-afgifterne til at finansiere opgradering af infrastrukturerne, hvilket i sidste ende vil nedbringe overbelastningen.

4.17 EØSU mener derimod, at en prismodulering bør fokusere på at tilskynde luftfartøjsoperatørerne til at indkøbe udstyr, der kan forbedre den samlede præstation af lufttrafikstyrings-systemet. Dette kan opnås ved at anvende offentlige midler til at mindske brugerafgifterne for de luftfartøjsoperatører, der investerer i SESAR-teknologier på et tidligt tidspunkt. Dette kunne

ske sammen med andre foranstaltninger som "Best Equipped-Best Served"-konceptet, som EØSU støtter fuldt ud.

## 5. Arbejdsmarkedsdialogen

5.1 Den europæiske luftfartsindustri befinder sig en meget svær økonomisk situation, der allerede har ført til tab af mange tusinde arbejdspladser. Et reelt fælles europæisk lufrum og den dermed forbundne større effektivitet er derfor også af stor betydning for at sikre arbejdspladserne i denne del af luftfartsværdikæden. Her er den femte søjle i SES afgørende for at finde en passende løsning på udfordringerne vedrørende beskæftigelse, arbejdskraftens bevægelighed, ændringer i personaleforvaltningen og faglig uddannelse. Dialogen mellem arbejdsmarkedets parter bør derfor styrkes og ikke kun vedrøre den rene lufttrafikstyringssektor (ATM-sektoren), men også være åben for andre aktører end repræsentanter blandt luftfartstjenesteudøvere, og dialogen bør også dreje sig om de sociale følger for arbejdstagere i lufttrafikstyringen og om, hvordan arbejdspladserne kan sikres i hele luftfartsindustrien i EU.

5.2 EØSU er stærkt af den opfattelse, at en effektiv fortsat arbejdsmarkedsdialog er vigtig til fremme af overgangsprocessen. Hvis de ansatte ikke er fuldt engagerede i denne overgang, vil risikoen for fiasko stige betydeligt. Især de nye teknologier og det driftskoncept, som SESAR har udarbejdet, vil ændre flyveledernes traditionelle rolle, og de vil agere som lufttrafikstyrere.

5.3 Det er vigtigt, at alle de anliggender, som alle parter, der berøres af gennemførelsen, måtte have, kommer til udtryk i den sociale dialog inden for SES-rammerne. Den nuværende overrepræsentation af luftfartstjenesteudøvere er derfor ikke begrundet og risikerer yderligere at forskelsbehandle andre vigtige aktører i industrien.

Bruxelles, den 17. april 2013

Henri MALOSSE

*Formand*

*for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg*