

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II+» (διερευνητική γνωμοδότηση)

(2013/C 198/02)

Εισηγητής: ο κ. KRAWCZYK

Στις 24 Ιανουαρίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με το ακόλουθο θέμα

Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II+

(διερευνητική γνωμοδότηση).

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 3 Απριλίου 2013.

Κατά την 489η σύνοδο ολομέλειας, της 17ης και 18ης Απριλίου 2013 (συνεδρίαση της 17ης Απριλίου) η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 188 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 3 αποχές.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ολοκλήρωση του *Ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού* (ΕΕΟ) είναι σύμφυτη με τη διαδικασία βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της οικονομίας της ΕΕ μέσω της περαιτέρω παγίωσης της ενιαίας αγοράς στην ΕΕ. Αποσκοπεί δε να εξασφαλίσει στον πολίτη της ΕΕ καλύτερες, πιο αποτελεσματικές και αξιόπιστες συνθήκες αεροπορικών μετακινήσεων.

1.2 Η κρίση που εξακολουθεί να πλήττει τον τομέα αερομεταφορών στην ΕΕ, και δη τη βιομηχανία της αεροναυτιλίας, καθιστά ακόμα πιο επείγουσα την εφαρμογή του ΕΕΟ. Η αναβάθμιση των υπηρεσιών Ευρωπαϊκής Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας σε επίπεδα αποτελεσματικότητας –όσον αφορά την απόδοση, την οικονομία, την ποιότητα, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος– συγκρίσιμα με τα υψηλότερα παγκοσμίως, αποτελεί ζήτημα ύψιστης σημασίας.

1.3 Στο πνεύμα και των προηγούμενων σχετικών της γνωμοδοτήσεων TEN/451 (20/06/2011) και TEN 354/355 (21/01/2009), η ΕΟΚΕ ενστερνίζεται απολύτως την ανάγκη έγκαιρης και πλήρους εφαρμογής του ΕΕΟ και των πρωτοβουλιών του ερευνητικού σχεδίου Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΣΔΕΚΕΟ / SESAR), εντός του χρονικού πλαισίου που είχε αρχικά συμφωνηθεί το 2004 και εν συνεχεία το 2009. Προς τούτο, κρίνονται επαρκή τα νομικά μέσα που παρέχονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω των ενωσιακών κανονισμών. Με δεδομένη τη συνεχιζόμενη κρίση που πλήττει τον τομέα αερομεταφορών στην ΕΕ και ιδίως τη βιομηχανία της αεροναυτιλίας, κρίνεται σκόπιμο να εξετασθούν οι στόχοι για το 2025.

1.4 Η ΕΟΚΕ αποδοκιμάζει την άνευ νομικών κυρώσεων αποτυχία των περισσότερων κρατών μελών, στα οποία απευθύνονταν οι στόχοι επιδόσεων, να εκπληρώσουν αυτούς τους στόχους. Επίσης, το όργανο στηλιτεύει την εν πολλοίς αποτυχία της πρωτοβουλίας του λειτουργικού τμήματος του εναέριου χώρου (ΛΤΕΧ / FAB) και τη μη τήρηση της δεσμευτικής προθεσμίας της 4ης Δεκεμβρίου 2012.

1.5 Με αυτά κατά νου, η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει το σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να δώσει νέα ώθηση στον ΕΕΟ μέσω της νέας πρωτοβουλίας *Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός II+*.

1.6 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η αναθεώρηση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου του ΕΕΟ δεν πρέπει να επικεντρώνεται αποκλειστικά στις θεσμικές εξελίξεις και στη μεγαλύτερη νομική σαφήνεια, αλλά και στην ενίσχυση των ακόλουθων στοιχείων:

- συνιστώσες από την κορυφή προς τη βάση που θα συμπληρώνουν την αντίστροφη προσέγγιση,
- πιο έγκαιρη και άρτια εφαρμογή του ΕΕΟ με την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης,
- διαχωρισμός των δευτερευουσών υπηρεσιών διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ), και η διάθεσή τους σε συνθήκες μεγαλύτερου ανταγωνισμού συναρτημένες με τις δυνάμεις της αγοράς,
- προσδιορισμός στόχων που εστιάζουν, στον ίδιο βαθμό, στην ποιότητα των υπηρεσιών και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας
- μεγαλύτερη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου.

1.7 Ο τομέας των αερομεταφορών στην ΕΕ βρίσκεται σε εξαιρετικά δυσχερή οικονομική θέση με αποτέλεσμα την απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας. Επομένως, η εφαρμογή του πιο αποτελεσματικού ΕΕΟ κρίνεται σημαντική και για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας σε αυτόν τον κλάδο της αλυσίδας προστιθέμενης αξίας. Ο 5ος πυλώνας του ΕΕΟ έχει θεμελιώδη σημασία για την κατάλληλη αντιμετώπιση των προκλήσεων που αφορούν την απασχόληση, την κινητικότητα των εργαζομένων, τις αλλαγές στη διαχείριση του προσωπικού και την επαγγελματική κατάρτιση. Υπό αυτή την έννοια, ο κοινωνικός διάλογος πρέπει να ενισχυθεί και να μην εξαντλείται στον τομέα της ΔΕΚ, αλλά να συμπεριλάβει και άλλους κοινωνικούς εταίρους, πέραν των εκπροσώπων του Φορέα Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ΦΠΥΑ / ANSP), και στο πλαίσιο του θα πρέπει να διευρυνθεί, ούτως ώστε να εξετάζονται οι κοινωνικές επιπτώσεις για τους εργαζόμενους στη ΔΕΚ, τις αεροπορικές εταιρίες και τους αερολιμένες, καθώς και οι τρόποι διατήρησης των θέσεων εργασίας στον ευρύτερο κλάδο της αεροναυτιλίας στην ΕΕ.

1.8 Τα κράτη μέλη, μη εξαιρουμένων όσων υπολείπονται στην εφαρμογή του ΕΕΟ, πρέπει να παρουσιάσουν τις στρατηγικές τους για τη μελλοντική ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών τους.

1.9 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι το υψηλό επίπεδο ασφάλειας στον κλάδο αερομεταφορών της ΕΕ θα πρέπει να εξακολουθήσει να έχει ύψιστη σημασία. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι τα απαραίτητα μέτρα για την επίτευξη των οικονομικών στόχων στηρίζουν περαιτέρω την ανάπτυξη του επιπέδου ασφάλειας.

2. Εισαγωγή

2.1 Η ολοκλήρωση του ΕΕΟ είναι σύμφυτη με τη διαδικασία βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας και ανάπτυξης της οικονομίας της ΕΕ μέσω της περαιτέρω παγίωσης της ενιαίας αγοράς στην ΕΕ. Αποσκοπεί στην πιο αποτελεσματική συνολική οργάνωση και διαχείριση του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου. Τούτο σημαίνει τον περιορισμό του κόστους, την αναβάθμιση της ασφάλειας και των υποδομών, καθώς και τον μετριασμό του αντικτύπου στο περιβάλλον. Στοχεύει δε στο να εξασφαλίσει στον πολίτη της ΕΕ καλύτερες, πιο αποτελεσματικές και αξιόπιστες συνθήκες αεροπορικών μετακινήσεων.

2.2 Κατόπιν των προσφάτων συγκριτικών εκθέσεων με θέμα τη σχέση κόστους - αποτελεσματικότητας του Eurocontrol (ACE Benchmarking Report 2010, draft ACE Benchmarking Report 2011 και draft PRU Report 2011) θα πρέπει να επισημανθεί ότι κατά την περίοδο 2007-2011 σημειώθηκαν αρκετές αλλαγές. Συνεπώς, η ανάλυση της συνολικής διακύμανσης της σχέσης κόστους - αποτελεσματικότητας δεν πρέπει να γίνει χωρίς να συνεκτιμηθούν τα κυριότερα γεγονότα εκείνης της περιόδου.

2.3 Το 2010, το ετήσιο κόστος λόγω του κατακερματισμού του εναέριου χώρου της ΕΕ ανήλθε στα 4 δισ. ευρώ. Σε αυτά συνυπολογίζονται 19,4 εκατ. λεπτά καθυστερήσεων εξαιτίας της Διευθέτησης Ροής της Εναέριας Κυκλοφορίας (ΔΡΕΚ / ATFM). Επιπροσθέτως, κάθε πτήση κάλυπτε κατά μέσο όρο 49 χλμ. περισσότερο σε σχέση με την απευθείας πτήση. Σε κλίμακα ΕΕ, το οικονομικό κόστος ανά σύνθετη ώρα πτήσης το 2009 αυξήθηκε ελαφρά σε σχέση με το 2006 (πραγματική ετήσια αύξηση της τάξης του 1%). Το 2010 σημείωσε σημαντική άνοδο (πραγματική ετήσια αύξηση της τάξης του 4,6%), πριν μειωθεί το 2011 κατά 4,3% σε σχέση με την πρώτη περίοδο αναφοράς του ΕΕΟ II. Το 2010 το κόστος παροχής υπηρεσιών ΔΕΚ -ΕΑΕ (διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας - επικοινωνίας, αεροπλοΐας και επιτήρησης ή ΑΤΜ/ΑΝΣ) συρρικνώθηκε σε πραγματικές τιμές κατά 4,8%, συρρικνώθηκε η οποία αντισταθμίστηκε όμως από την απότομη άνοδο του μοναδιαίου κόστους των καθυστερήσεων εξαιτίας της ΔΡΕΚ (+77,5%), η οποία, αντιθέτως το 2011 ελαττώθηκε κατά 42%.

2.4 Η διακύμανση του συνολικού κόστους των υπηρεσιών αεροπλοΐας που ερωμίζονται οι αεροπορικές εταιρείες (το 2010 κυμάνθηκε από τα 849 στα 179 εκατ. ευρώ, ήτοι υπερπενταπλασιάστηκε) δεν είναι διόλου αμελητέα. Συν τοις άλλοις, οι πέντε μεγαλύτεροι πάροχοι τέτοιων υπηρεσιών (ΦΠΥΑ) –οι οποίοι δραστηριοποιούνται ανεξαιρέτως σε γενικά παρόμοιες οικονομικές και λειτουργικές συνθήκες– παρουσίασαν μεγάλες αποκλίσεις στο μοναδιαίο κόστος τους, από 466 έως 720 ευρώ. Αυτή η κατανομή μεταφράζεται σε σαφές μήνυμα ότι υφίστανται πολλά περιθώρια βελτίωσης των υπηρεσιών ΔΕΚ ανά την ΕΕ.

2.5 Τα αποτελέσματα των προγραμμάτων ΕΕΟ I και II, που τέθηκαν σε ισχύ το 2004 και το 2009 αντιστοίχως, αφ' ενός μεν πιστοποιούν την ορθότητα των αρχών και του γενικού προσανατολισμού της πρωτοβουλίας του ΕΕΟ, αφ' ετέρου δε δικαιώνουν τις προσπάθειες για τη βελτιστοποίηση των κανόνων που διέπουν τις υπηρεσίες ΔΕΚ, προσπάθειες οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει να αποφέρουν καρπούς. Εντούτοις, τα προγράμματα αυτά φανέρωσαν και αρκετές αδυναμίες, κυρίως εξαιτίας της αποτυχίας των κρατών μελών να καθορίσουν σαφώς τις σημερινές τους προτεραιότητες ως προς την αεροναυτιλία. Οι προτεραιότητες αυτές ποικίλλουν από τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για τους χρήστες του εναέριου χώρου ή τη μεγιστοποίηση του εισοδήματός τους έως τις υπηρεσίες αεροπλοΐας και την εκμετάλλευση της αεροπλοΐας ως οχήματος περιφερειακής και μικροοικονομικής ανάπτυξης. Απόρροια αυτών είναι οι παρεχόμενες υπηρεσίες αεροναυτιλίας (ΠΥΑ) στην ΕΕ να υπολείπονται ακόμα σε μεγάλο βαθμό ως προς την αποτελεσματικότητα και την ποιότητά τους, χωρίς να υπάρχει κάποια σαφής δικαιολογία για το φαινόμενο αυτό. Επιπλέον, η

σημερινή θεσμική δόμηση απέχει από το να θεωρηθεί ιδανική, καθότι χαρακτηρίζεται από πολλές επικαλύψεις, ελλείψεις και απουσία κοινής γραμμής πλεύσης αναφορικά με τους διάφορους αρμόδιους φορείς. Συνεπώς, το θεσμικό πλαίσιο του ΕΕΟ χρήζει ενίσχυσης.

2.6 Το ΕΣΔΕΚΕΕΟ αποτελεί το τεχνολογικό σκέλος του ΕΕΟ. Σύμφωνα με μελέτη της Κοινής Επιχείρησης ΕΣΔΕΚΕΕΟ (SESAR Joint Undertaking), από μακροοικονομικής σκοπιάς, το ΕΣΔΕΚΕΕΟ θα μπορούσε να ενισχύσει το ΑΕγχΠ της ΕΕ με 419 δισ. ευρώ επιπλέον και να δημιουργήσει 320 000 νέες θέσεις εργασίας. Η ολοκλήρωση του ΕΣΔΕΚΕΕΟ προϋποθέτει γενναίες επενδύσεις από όλους τους κρίκους της αλυσίδας προστιθέμενης αξίας των αερομεταφορών, οι οποίες είναι δύσκολο να δικαιολογηθούν χωρίς την εγγύηση ικανοποιητικών αποδόσεων μέσα από τη συγχρονισμένη αξιοποίηση των επίγειων και εναέριων συντελεστών (συμπεριλαμβανομένων των χρηστών του εναέριου χώρου, των ΦΠΥΑ και των αεροδρομίων). Πρέπει επίσης να εξελιχθεί το θεσμικό πλαίσιο για την επιτυχή υλοποίηση του ΕΣΔΕΚΕΕΟ. Παράλληλα, συνεργατικές ομάδες πρέπει να διεξαγάγουν άριστες μελέτες κόστους - ωφέλειας για τη συνέχεια των επενδυτικών έργων καθ' όλη την αλυσίδα προστιθέμενης αξίας των αερομεταφορών.

2.7 Επομένως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχεδιάζει να καταρτίσει μια νομοθετική δέσμη μέτρων (ΕΕΟ II+) με βάση τις προϋπάρχουσες σχετικές πρωτοβουλίες και με σκοπό την καλύτερη σχέση κόστους - αποδοτικότητας, την αναβάθμιση των δυνατοτήτων, της ασφάλειας καθώς και της ποιότητας του κανονιστικού πλαισίου.

2.8 Με βάση τις πληροφορίες που παρέχει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η πρωτοβουλία ΕΕΟ II+ αποσκοπεί στα εξής:

- να αυξήσει τις χαμηλές επιδόσεις των υπηρεσιών ΑΝΣ με την αναζωογόνηση των ΑΤΕΧ, να κατοχυρώσει τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης του ΕΣΔΕΚΕΕΟ, να επικαιροποιήσει το σύστημα χρέωσης για τις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ / ΑΤΚ), να εκσυγχρονίσει την τεχνολογία με τη συμπλήρωση του ΕΣΔΕΚΕΕΟ και να καθιερώσει στόχους καλύτερων επιδόσεων·
- να βελτιώσει την ισχύουσα ελλιπή θεσμική δόμηση με ένα πλήθος μέτρων, μεταξύ των οποίων τα εξής: η συγκέντρωση των αρμοδιοτήτων οικονομικής ρύθμισης υπό την Ευρωπαϊκή Επιτροπή –καθιστώντας τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφαλείας της Αεροπορίας (ΕΟΑΑ / ΕΑΣΑ) αρμόδιο για τις τεχνικές ρυθμίσεις και εποπτεία–, η αναγνώριση του Eurocontrol ως υποστηρικτικού οργάνου προς αυτές τις αρχές, η αναβάθμιση της διεύθυνσης του Ευρωπαϊκού Διαχειριστή Δικτύου (Network Manager), η διασάφηση του καθεστώτος του ΕΟΕ και του ΕΟΑΑ για την αποφυγή επικαλύψεων, και τέλος η σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Αεροναυτιλίας, ο οποίος θα επιλαμβάνεται όλων των θεμάτων που αφορούν την εποπτεία του τομέα αερομεταφορών στην ΕΕ (συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών, οικονομικών παραμέτρων και των παραμέτρων ασφαλείας),
- να ενσωματώσει τα κανονιστικά μέσα σε μια νομοθετική πράξη χωρίς αναντιστοιχίες, καθώς και
- να προτρέψει τα κράτη μέλη να προσαρμόσουν τον Eurocontrol στο νέο θεσμικό πλαίσιο.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Στο πνεύμα και των προηγούμενων σχετικών της γνωμοδοτήσεων της ΤΕΝ/451 (20/06/2011) και ΤΕΝ 354/355 (21/01/2009), η ΕΟΚΕ ενστερνίζεται απολύτως την ανάγκη έγκαιρης και πλήρους εφαρμογής του ΕΕΟ και των πρωτοβουλιών του

ΕΣΔΕΚΕΕΟ. Αυτή δε η ανάγκη καθίσταται ακόμα πιο επιτακτική λόγω της οικονομικής δυσχέρειας στην οποία βρίσκονται επί του παρόντος πολλές αεροπορικές εταιρείες της ΕΕ.

3.2 Η ΕΟΚΕ προσδοκά ότι η δέσημη μέτρων του ΕΕΟ θα έχει εφαρμοστεί πλήρως εντός του χρονικού πλαισίου που είχε αρχικά συμφωνηθεί το 2004 και εν συνεχεία το 2009. Προς τούτο, κρίνεται επαρκή τα νομικά μέσα που παρέχονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω των ενωσιακών κανονισμών.

3.3 Με αυτά κατά νου, η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει το σχέδιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να δώσει νέα ώθηση στην ΕΕΟ μέσω της νέας πρωτοβουλίας ΕΕΟ II+. Προς τούτο πρέπει όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ να τηρήσουν τις παλαιότερες πολιτικές δεσμεύσεις τους για την έγκαιρη και άρτια υλοποίηση του ΕΕΟ. Επίσης, πρέπει οπωσδήποτε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επιδείξει πυγμή και υπευθυνότητα καθοδηγώντας τους υπόλοιπους φορείς καθ' όλη τη διαδικασία εφαρμογής.

3.4 Δεδομένων των σχετικά απογοητευτικών αποτελεσμάτων των προγραμμάτων ΕΕΟ I και II, που τέθηκαν σε ισχύ το 2004 και το 2009 αντιστοίχως, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η αναθεώρηση του ισχύοντος νομικού πλαισίου του ΕΕΟ δεν θα πρέπει επικεντρώνεται αποκλειστικά στις θεσμικές εξελίξεις και στη μεγαλύτερη νομική σαφήνεια, αλλά και στην ενίσχυση των ακόλουθων στοιχείων:

- συνιστώσες από την κορυφή προς τη βάση που θα συμπληρώνουν την αντίστροφη προσέγγιση,
- σαφής παρουσίαση από πλευράς κρατών μελών των εθνικών στρατηγικών τους, ιδίως εκείνων που αντίκεινται στην υλοποίηση του ΕΕΟ,
- πιο έγκαιρη και άρτια εφαρμογή του ΕΕΟ με την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης,
- υποχρεωτικός διαχωρισμός των δευτερευουσών υπηρεσιών ΔΕΚ και διάθεσή τους σε συνθήκες μεγαλύτερου ανταγωνισμού συναρτημένες με τις δυνάμεις της αγοράς,
- προσδιορισμός στόχων που εστιάζουν, στον ίδιο βαθμό, στην ποιότητα των υπηρεσιών και στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας,
- μεγαλύτερη συμμετοχή των χρηστών του εναέριου χώρου,
- ευρύτερη συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων –πέραν των εκπροσώπων του ΦΠΥΑ– στον κοινωνικό διάλογο με θέμα τον ΕΕΟ II+.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ αποδοκιμάζει την άνευ νομικών κυρώσεων αποτυχία πολλών κρατών μελών, στα οποία απευθύνονταν οι στόχοι επιδόσεων, να εκπληρώσουν αυτούς τους στόχους. Τα προσφάτως κατατεθέντα εθνικά σχέδια επιδόσεων καταδεικνύουν ότι αυτά τα κράτη μέλη έχουν θέσει τον πήχη των επιδιώξεών τους ακόμα πιο χαμηλά. Επομένως, προκειμένου να υπάρξουν μεγαλύτερες συνέργειες των κρατών μελών εντός των ΑΤΕΧ και κατ' επέκταση μεταξύ τους, είναι

σαφές ότι πρέπει να τεθούν φιλόδοξοι στόχοι ως προς τις επιδόσεις σε συνδυασμό με την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού μηχανισμού κυρώσεων. Παράλληλα, τα κράτη μέλη οφείλουν να ακολουθήσουν ξεκάθαρες και σαφώς ορισμένες στρατηγικές με την απαραίτητη υποστήριξη της πανευρωπαϊκής εναρμόνισης της οικείας νομοθεσίας. Πρέπει ο ΕΕΟ να ευνοήσει τόσο την ανάπτυξη των αναγκαίων ενωσιακών νομικών μέσων (δηλ. Αστικού Δικαίου), όσο και την υιοθέτηση κοινής προσέγγισης στον τομέα αεράμυνας της ΕΕ.

4.2 Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι πρέπει να εκχωρηθούν περισσότερες αρμοδιότητες σε επίπεδο ΕΕ και ΑΤΕΧ, έτσι ώστε να διορθωθεί η σημερινή προβληματική κατάσταση στην οποία τα κράτη μέλη εστιάζουν τις προσπάθειές τους στην προστασία των εθνικών τους ΦΠΥΑ ή τους χρησιμοποιούν ως μοχλούς στην εθνική τους οικονομία αντί να μεριμνούν για τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας υπέρ των χρηστών του εναέριου χώρου ή των πελατών / ταξιδιωτών. Με τη βοήθεια των πανενωσιακών στόχων ως προς τις επιδόσεις, εκτιμούμε ότι θα επιτευχθούν οι υψηλοί στόχοι του ΕΕΟ ενόψει του 2020. Οι στόχοι αυτοί δεν είναι άλλοι από τον τριπλασιασμό –σε σχέση με το 2005– της δυναμικότητας (όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο), την ελάττωση κατά 10% του περιβαλλοντικού αντικτύπου των πτήσεων, τη μείωση κατά 50% του κόστους παροχής υπηρεσιών ΔΕΚ (για τους χρήστες του εναέριου χώρου), καθώς και την προοδευτική διόρθωση του κατακερματισμού των εθνικών εναέριων χώρων.

4.3 Η ΕΟΚΕ τονίζει την ανάγκη διασφάλισης της ανεξαρτησίας του Ευρωπαϊκού Φορέα Επανεξέτασης των Επιδόσεων (ΦΕΕ / PRB). Οι δραστηριότητές του πρέπει να μην συναρτώνται αυτών του Eurocontrol και να μεταβιβαστούν σε μια ξεχωριστή αρχή της ΕΕ υπό την ευθύνη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Επίσης πρέπει η ΕΕ να εξασφαλίσει στον ΦΕΕ ισχυρότερο ρόλο στη διαδικασία καθορισμού των πανενωσιακών στόχων επιδόσεων και των εθνικών σχεδίων επιδόσεων· δεν μπορεί να συνεχιστεί η υπερεκπροσώπηση των ΦΠΥΑ.

4.4 Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι οι κυρώσεις και τα κίνητρα πρέπει να καθορίζονται σε επίπεδο ΕΕ αφ' ενός για την αποτροπή φαινομένων μη συμμόρφωσης με τους στόχους επιδόσεων και αφ' ετέρου για τον διαχωρισμό των στόχων αυτών από τα εθνικά συμφέροντα. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο συνάρτησης του ποσοστού των αποδόσεων από τις επενδύσεις των ΦΠΥΑ και του ιδίου κεφαλαίου τους με τα επιτεύγματα του σχετικού μηχανισμού επιδόσεων.

4.5 Η ΕΟΚΕ στηλιτεύει την εν πολλοίς αποτυχία της πρωτοβουλίας του ΑΤΕΧ και τη μη τήρηση της νομικά δεσμευτικής προθεσμίας της 4ης Δεκεμβρίου 2012 για την υλοποίηση του ΕΕΟ II. Πρέπει να δοθεί νέα ώθηση στις πρωτοβουλίες του ΑΤΕΧ μέσω της ενισχυμένης καθοδήγησης από την κορυφή προς τη βάση σε επίπεδο ΕΕ. Χάρη σε μια τέτοια προσέγγιση διασφαλίζεται ότι οι ΑΤΕΧ θα αποφέρουν ουσιαστικούς καρπούς αντί των σημερινών κινήσεων εντυπωσιασμού. Υπό αυτό το πρίσμα, πρέπει να χορηγηθούν οι κατάλληλες αρμοδιότητες στον Ευρωπαϊό Διαχειριστή Δικτύου του ΕΕΟ έτσι ώστε να προτείνει και να εφαρμόζει συγκεκριμένα έργα από τους ΑΤΕΧ για τη βελτιστοποίηση της διαχείρισής τους, τη διαχείριση του εναέριου χώρου, καθώς και του ανθρώπινου και τεχνικού δυναμικού με βάση σαφείς προθεσμίες. Σε περίπτωση δε μη συμμόρφωσης, θα πρέπει να προβλέπονται ανάλογες κυρώσεις. Πρέπει επίσης ο Ευρωπαίος Διαχειριστής Δικτύου και οι ενδιαφερόμενοι χρήστες του εναέριου χώρου να συμμετέχουν ως παρατηρητές στα κύρια όργανα του ΑΤΕΧ.

4.6 Η συμβολή των κρατών μελών στην Επιτροπή Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού της ΕΕ υπαγορεύεται περισσότερο από τα εθνικά συμφέροντα παρά από τους ενωσιακούς στόχους. Η πιο πρόσφατη απόφαση της εν λόγω επιτροπής για τις επιδόσεις της περιόδου 2015-2019 και το σύστημα χρέωσης συνιστά μια ακόμα τροχό-πέδη στην υλοποίηση του ΕΕΟ. Η ΕΟΚΕ προτείνει να αναγνωριστεί η ιδιότητα του παρατηρητή τόσο στους χρήστες του εναέριου χώρου όσο και στους ΦΠΥΑ και να τους δοθεί το δικαίωμα ανάληψης πρωτοβουλίας σε όλες τις δραστηριότητες της Επιτροπής Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

4.7 Για άλλη μια φορά, η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την πρόθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να εξετάσει υπό νέο πρίσμα το ζήτημα του διαχωρισμού των δευτερευουσών υπηρεσιών ΔΕΚ ως ενός μέσου καλύτερης και αποτελεσματικότερης εξυπηρέτησης των πελατών. Τα ενωσιακά κανονιστικά μέσα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη της διαδικασίας διαχωρισμού των υπηρεσιών. Με αυτά τα δεδομένα, η ΕΟΚΕ εκφράζει τη δυσανεμία της για τη μη τήρηση από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής της νομικά δεσμευτικής προθεσμίας της 4ης Δεκεμβρίου 2012 για την εκπόνηση και υποβολή μελέτης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Σκοπός της μελέτης αυτής είναι η αξιολόγηση των νομικών, βιομηχανικών, οικονομικών και κοινωνικών προεκτάσεων και των προεκτάσεων για την ασφάλεια της εφαρμογής των αρχών της αγοράς στην παροχή υπηρεσιών ενημέρωσης ως προς την επικοινωνία, την αεροπλοήγηση, την επίβλεψη και την αεροναυτιλία, με γνώμονα τις εξελίξεις στους ΑΤΕΧ και στη διαθέσιμη τεχνολογία.

4.8 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η νομοθεσία που διέπει τον ΕΕΟ II+ πρέπει να αντανakλά τον διαχωρισμό μεταξύ των βασικών ομαδοποιημένων ΦΠΥΑ και των δευτερευουσών υπηρεσιών όπως η ΕΑΕ, οι μετεωρολογικές υπηρεσίες (MET) και η εκπαίδευση, ανοίγοντας την αγορά σε αυτές τις υπηρεσίες, οι οποίες θα μπορούσαν να συντείνουν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας, στην υψηλότερη ποιότητα και στη συνολική μείωση του κόστους. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι τόσο κατά το συνέδριο υψηλού επιπέδου της Λεμεσού με θέμα τον ΕΕΟ όσο και στην έκθεση αξιολόγησης επιπτώσεων της σχετικής με τον ΕΕΟ II+ νομοθεσίας τονίστηκε η σημασία της περαιτέρω απελευθέρωσης των δευτερευουσών υπηρεσιών. Μολονότι η ισχύουσα νομοθεσία επιτρέπει τον διαχωρισμό των υπηρεσιών σε επίπεδο κρατών μελών, τα τελευταία μάλλον διστάζουν να κάνουν χρήση αυτού του εργαλείου για την αύξηση των επιδόσεων. Όπου αυτό είναι δυνατό, η παροχή υπηρεσιών όπως η ΕΑΕ και οι μετεωρολογικές υπηρεσίες πρέπει να υπόκεινται στις συνθήκες της αγοράς και στις διαδικασίες υποβολής προσφοράς. Επιπροσθέτως, οι όροι της αγοράς δεν θα πρέπει να συνδυάζονται με έναν μηχανισμό ορισμού στην ίδια αγορά, ειδικά αν θα επικρατεί πάντα ο δεύτερος. Τέλος, θα πρέπει να απαγορεύονται όλες οι τοπικές και ουσιαστικές έμμεσες επιδοτήσεις.

4.9 Πρέπει να εξεταστεί δεόντως η νέα έννοια του Eurocontrol περί κεντρικών υπηρεσιών, εφόσον πρώτον, αυτές βασίζονται σε αποδεκτές περιπτώσεις επιχειρήσεων που έχουν εγκριθεί από τους λειτουργικούς παρόχους υπηρεσιών (αεροπορικές εταιρείες, ΦΠΥΑ και αεροδρόμια) και δεύτερον, βασίζονται σε ανοικτές προσκλήσεις υποβολής προσφορών για συμβάσεις ορισμένου χρόνου που θα υπογράφονται με εκείνες τις εταιρείες που θα έχουν καταθέσει την πιο συμφέρουσα προσφορά.

4.10 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει ότι η διόρθωση του κατακερματισμού των εγκαταστάσεων των υπηρεσιών των ΦΠΥΑ είναι εφικτή με

τη βοήθεια κέντρων κοινής διαχείρισης. Η έννοια του λεγόμενου «Εικονικού Κέντρου» (Virtual Centre) θα μπορούσε να αποτελέσει χρήσιμο σημείο αφετηρίας. Η προσέγγιση αυτή προβλέπει τη χρήση πλήρως τυποποιημένων μεθόδων για τις μονάδες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που λειτουργούν σε διαφορετικές τοποθεσίες. Οι συγκεκριμένες μονάδες χρησιμοποιούν πλήρως τυποποιημένες, αλλά με δυνατότητα κλιμάκωσης μεθόδους λειτουργίας, διαδικασίες και εξοπλισμό με τέτοιο τρόπο ώστε να θεωρούν οι χρήστες του εναέριου χώρου ότι αποτελούν ενιαίο σύστημα. Αυτή η εντύπωση είναι διάχυτη στο τρέχον σύνολο προγραμμάτων του ΕΕΟ, όπως οι Τυποποιημένοι Ευρωπαϊκοί Κανόνες Αέρος (Standardised European Rules of the Air / SERA) και το ΕΣΔΕΚΕΕΟ. Αυτές οι ρυθμίσεις υποστηρίζουν την πλήρη τεχνική και επιχειρησιακή διαλειτουργικότητα μεταξύ των συμμετεχόντων ΦΠΥΑ, οι οποίοι, από την πλευρά τους, επιτρέπουν στους τομείς που έχουν ανατεθεί σε μια συγκεκριμένη μονάδα να τίθενται προσωρινά υπό τη λειτουργική ευθύνη ενός άλλου τομέα. Έτσι, καθίσταται δυνατή η βελτιστοποίηση εν μία νυκτί της χρήσης των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ / ACC) και η επίτευξη των μέγιστων επιδόσεων ανά πάσα στιγμή.

4.11 Συνεπώς, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η σχετική με τον ΕΕΟ II+ νομοθεσία πρέπει να παρέχει το απαραίτητο κανονιστικό πλαίσιο για την απαρχή και την καθοδήγηση της εφαρμογής των μέτρων τυποποίησης με τρόπο συνεπή και λογικά άρτιο. Θα πρέπει να συγκροτηθεί μια κοινή διευθύνουσα αρχή στους κόλπους των ΑΤΕΧ με σκοπό τη συνεπή και συντονισμένη υλοποίησή τους. Τα μέτρα τυποποίησης συνιστούν ρεαλιστικά όσο και αποτελεσματικά μέσα επίτευξης των πανενωσιακών στόχων επιδόσεων.

4.12 Η ΕΟΚΕ επικροτεί τα σχέδια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να διευρύνει τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες Ευρωπαίου Διαχειριστή Δικτύου. Υπό αυτή την έννοια, κρίνεται απαραίτητο αφ' ενός μεν να επιτρέπεται στους χρήστες του εναέριου χώρου να συμμετέχουν στη λήψη στρατηγικών αποφάσεων σχετικά τη λειτουργία του δικτύου, αφ' ετέρου δε να συμπεριληφθούν οι ΦΠΥΑ στη λήψη αποφάσεων σε τοπική κλίμακα.

4.13 Η ΕΟΚΕ καταγράφει τη βούληση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να διευρύνει τις αρμοδιότητες του ΕΟΑΑ, καθιστώντας τον υπεύθυνο για τις τεχνικές ρυθμίσεις και την εποπτεία σε πεδία που δεν αφορούν την ασφάλεια. Μολονότι η ΕΟΚΕ συμφωνεί ότι αυτή ενδέχεται να είναι η σωστή λύση, εκφράζει την επιφύλαξη ότι, ακόμα και με δεδομένες τις προτεραιότητες βάσει κινδύνου, η επιβάρυνση του ΕΟΑΑ με νέα καθήκοντα δεν αποκλείεται να γεννήσει περισσότερα προβλήματα απ' ό,τι οφέλη και να αποπροσανατολίσει την προσοχή του από την κύρια αποστολή του, δηλαδή την ασφάλεια. Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι η επέκταση των αρμοδιοτήτων του ΕΟΑΑ δεν πρέπει προς το παρόν να αποτελέσει προτεραιότητα. Αντιθέτως, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι πιθανές επικαλύψεις αρμοδιοτήτων στα πλαίσια του ΕΟΑΑ και του ΕΕΟ μπορούν να διορθωθούν με τη βοήθεια των κατάλληλων μηχανισμών συντονισμού του ΕΟΑΑ, του Eurocontrol και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, χωρίς να τροποποιείται απαραίτητα το θεσμικό πλαίσιο.

4.14 Ο ρόλος του Eurocontrol στη λειτουργική εφαρμογή του ΕΕΟ είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Η μελλοντική αποτελεσματική λειτουργία κεντρικών υπηρεσιών όπως αυτές που παρέχει ο Ευρωπαίος Διαχειριστής Δικτύου προϋποθέτει την αναθεώρηση της ισχύουσας σύμβασης του Eurocontrol.

4.15 Όσον αφορά το ΕΣΔΕΚΕΕΟ, η ΕΟΚΕ τονίζει τη σημασία της εξασφάλισης δημόσιας χρηματοδότησης για την υποστήριξη της συγχρονησμένης ανάπτυξης των επίγειων και εναέριων στοιχείων. Συν τοις άλλοις, πρέπει να δοθεί πρωταγωνιστικός ρόλος στους λειτουργικούς επενδυτές (χρήστες εναέριου χώρου, ΦΠΥΑ και αεροδρόμια) στη διαχείριση της ανάπτυξης του ΕΣΔΕΚΕΕΟ κατά τη λήψη αποφάσεων για τις προτεραιότητες που ακολουθούνται, με βάση σαφείς περιπτώσεις επιχειρήσεων. Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει τη σημασία της υλοποίησης του ΕΣΔΕΚΕΕΟ ως ενός βασικού έργου υποδομών. Επίσης, εκφράζει τη βαθύτατη ανησυχία της σχετικά με τις πιθανές περικοπές στον προϋπολογισμό του εγχειρήματος «Συνδέοντας την Ευρώπη» καθώς θεωρεί ότι μπορεί να επηρεάσει την άρτια υλοποίησή του. Εξίσου σημαντικό ζήτημα είναι η εξεύρεση δυνατών μελλοντικών μοντέλων χρηματοδότησης για τη στρατηγική ανάπτυξη του ΕΣΔΕΚΕΕΟ.

4.16 Η ΕΟΚΕ δεν είναι σύμφωνη με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί διαβάθμισης των τιμών για τις διαδρομές πυκνής κυκλοφορίας. Και αυτό γιατί εκτιμάται ότι δεν θα βελτιώσει επ' ουδενί τη χρήση του εναέριου χώρου. Εξάλλου, η επιβολή του μέτρου αυτού ενδέχεται να υποχρεώσει τις αεροπορικές εταιρείες να επιμηκύνουν τα δρομολόγια των πτήσεων τους, κάτι το οποίο θα αντίκειτο στους στόχους της ΕΕ για τον περιορισμό των εκπομπών ανθρακούχων αερίων και κατ' επέκταση της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής. Επίσης, ένα τέτοιο σύστημα θα ήταν άδικο για τις αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες ήδη επιβαρύνονται εξαιτίας της συμφόρησης στην κυκλοφορία μέσω του έμμεσου κόστους των καθυστερήσεων. Έτσι το τίμημα γίνεται διπλό, εξέλιξη εντελώς απαράδεκτη ιδίως όταν οι αεροπορικές εταιρείες χρησιμοποιούν τα τέλη διαδρομής για να χρηματοδοτούν την αναβάθμιση των υποδομών, κάτι το οποίο εν τέλει αναμένεται να περιορίσει τη συμφόρηση.

4.17 Αντιθέτως, η ΕΟΚΕ φρονεί ότι η διαβάθμιση των τιμών πρέπει να επικεντρώνεται στην παροχή κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες να αγοράζουν τον απαιτούμενο εξοπλισμό για τη βελτίωση της συνολικής λειτουργίας του συστήματος ΔΕΚ. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί με τη βοήθεια δημόσιων κονδυλίων για τη μείωση των τελών χρήσης για όσες αεροπορικές εταιρείες επενδύουν από τα πρώτα στάδια στις τεχνολογίες ΕΣΔΕΚΕΕΟ. Αυτή η τακτική

μπορεί να συνδυαστεί με επιπρόσθετα μέτρα όπως η αρχή «ο έχων τον καλύτερο εξοπλισμό, έχει και καλύτερη μεταχείριση», τα οποία τυγχάνουν της πλήρους αποδοχής της ΕΟΚΕ.

5. Κοινωνικός διάλογος

5.1 Ο τομέας αερομεταφορών στην ΕΕ βρίσκεται σε εξαιρετικά δυσχερή οικονομική θέση με αποτέλεσμα την απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας. Επομένως, η εφαρμογή του πιο αποτελεσματικού ΕΕΟ κρίνεται σημαντική και για τη διατήρηση των θέσεων εργασίας σε αυτόν τον κλάδο της αλυσίδας προστιθέμενης αξίας. Ο 5ος πυλώνας του ΕΕΟ έχει θεμελιώδη σημασία για την κατάλληλη αντιμετώπιση των προκλήσεων που αφορούν την απασχόληση, την κινητικότητα των εργαζομένων, τις αλλαγές στη διαχείριση του προσωπικού και την επαγγελματική κατάρτιση. Υπό αυτή την έννοια, ο κοινωνικός διάλογος πρέπει να ενισχυθεί και να μην εξαντλείται στον τομέα της ΔΕΚ, αλλά να συμπεριλάβει και άλλους κοινωνικούς εταίρους, πέραν των εκπροσώπων του ΦΠΥΑ, και στο πλαίσιο του θα πρέπει να διευρυνθεί, ούτως ώστε να εξετάζονται οι κοινωνικές επιπτώσεις για τους εργαζόμενους στη ΔΕΚ, τις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες, καθώς και οι τρόποι διατήρησης των θέσεων εργασίας στον ευρύτερο κλάδο της αεροναυτιλίας στην ΕΕ.

5.2 Η ΕΟΚΕ είναι βαθύτατα πεπεισμένη ότι απαιτείται ένας ουσιαστικός κοινωνικός διάλογος για τη διευκόλυνση της μεταβατικής διαδικασίας. Εάν τα μέλη του προσωπικού δεν λάβουν ενεργά μέρος στη μετάβαση αυτή, αυξάνεται σημαντικά ο κίνδυνος αποτυχίας. Πιο συγκεκριμένα, οι νέες τεχνολογίες και λειτουργικές έννοιες που έχουν αναπτυχθεί υπό το ΕΣΔΕΚΕΕΟ αναμένεται να μετασχηματίσουν τον παραδοσιακό ρόλο των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίοι θα εξελιχθούν σε διαχειριστές εναέριας κυκλοφορίας.

5.3 Πρέπει ο κοινωνικός διάλογος στο πλαίσιο του ΕΕΟ να απηχεί τις ανησυχίες όλων των συμμετεχόντων στην εφαρμογή του εγχειρήματος. Υπό αυτή την έννοια, η σημερινή κυριαρχία των εκπροσώπων των ΦΠΥΑ κρίνεται αδικαιολόγητη και ενέχει τον κίνδυνο να οδηγήσει σε περαιτέρω διακρίσεις εις βάρος άλλων σημαντικών παραγόντων του τομέα.

Βρυξέλλες, 17 Απριλίου 2013.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Henri MALOSSE