

Avizul Comitetului Economic și Social European privind Cerul unic european II+ (aviz exploratoriu)

(2013/C 198/02)

Raportor: **dl Jacek KRAWCZYK**

La 24 ianuarie 2013, în conformitate cu articolul 304 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

„Cerul unic european II+”

(aviz exploratoriu).

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 3 aprilie 2013.

În cea de-a 489-a sesiune plenară, care a avut loc la 17 și 18 aprilie 2013 (ședința din 17 aprilie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 188 de voturi pentru, 2 voturi împotriva și 3 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Finalizarea proiectului „Cerul unic european” (SES) face parte integrantă din procesul de îmbunătățire a competitivității și a creșterii economice în UE, prin consolidarea în continuare a pieței unice. Obiectivul său este de a asigura condiții mai bune, mai eficiente și mai fiabile pentru călătoriile aeriene ale cetățenilor europeni.

1.2 Continuarea crizei în sectorul aviatic al UE și în special în transporturile aeriene impune implementarea urgentă a SES. Este deosebit de important ca serviciile de management al traficului aerian (ATM) să fie aduse la un nivel de eficiență în materie de performanță, economie, calitate, securitate și protecția mediului, comparabil cu cele mai bune practici la nivel global.

1.3 Consecvent cu poziția exprimată în avize anterioare (TEN/451 din 20.6.2011 și TEN 354/355 din 21.1.2009), CESE recunoaște pe deplin necesitatea unei implementări cuprinzătoare și în timp util a inițiativelor SES și SESAR (programul de cercetare privind managementul traficului aerian), în cadrul de aplicare convenit inițial, în 2004 și respectiv în 2009. Instrumentele juridice oferite Comisiei Europene de regulamentele UE sunt suficiente în acest sens. Din cauza continuării crizei în sectorul aviatic al UE, în special în domeniul transportului aerian, obiectivele pentru 2025 ar putea fi reconsiderate.

1.4 CESE regretă că majoritatea statelor membre pentru care s-au definit obiectivele de performanță nu le-au realizat, fără să sufere nicio consecință juridică reală. De asemenea, CESE regretă că inițiativa privind blocurile funcționale de spațiu aerian (FAB) nu a reușit în cea mai mare parte să dea rezultate, iar termenul-limită obligatoriu de 4 decembrie 2012 nu a fost respectat.

1.5 În acest context, CESE salută planul Comisiei de a da un impuls suplimentar SES printr-o inițiativă nouă, așa-numita SES II+.

1.6 CESE consideră că revizuirea cadrului legislativ SES actual ar trebui să se concentreze nu doar asupra evoluției instituționale și a îmbunătățirii clarității juridice, ci și asupra consolidării următoarelor elemente:

- componente de sus în jos care să completeze abordarea de jos în sus;
- un mod mai eficient de asigurare a punerii în aplicare a SES în mod substanțial și în timp util, prin sancțiuni în caz de neconformare;
- separarea serviciilor auxiliare de management al traficului aerian, deschiderea acestora către o concurență mai extinsă și către forțele pieței;
- definirea unor obiective care urmăresc, în egală măsură, calitatea serviciilor și consolidarea eficienței;
- o mai mare implicare a utilizatorilor spațiului aerian.

1.7 Sectorul transportului aerian din UE este într-o situație economică foarte dificilă, care a condus deja la pierderea a mii de locuri de muncă. Implementarea SES și îmbunătățirea eficienței sale sunt așadar importante și pentru protejarea locurilor de muncă în această verigă a lanțului de creare a valorii economice în aviație. Cel de-al 5-lea pilon al SES este esențial în acest sens, pentru a se aborda în mod adecvat provocările legate de ocuparea forței de muncă, mobilitatea lucrătorilor, schimbările în managementul personalului și formarea profesională. În consecință, dialogul social ar trebui consolidat și ar trebui să privească dincolo de sectorul ATM definit în sens strict, să fie deschis participării altor parteneri sociali în afară de reprezentanții furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) și să-și extindă domeniul de aplicare, pentru a lua în discuție consecințele sociale pentru lucrătorii din sectorul ATM, companii aeriene, aeroporturi, precum și modalitățile de protejare a locurilor de muncă în industria aviatică a UE privită în sens mai larg.

1.8 Statele membre, inclusiv cele care au întârzieri în implementarea SES, ar trebui să-și prezinte strategiile privitoare la dezvoltarea pe viitor a sectorului lor de transport aerian.

1.9 CESE consideră că înaltul nivel de siguranță pe care l-a atins aviația UE ar trebui să rămână de o importanță primordială. Este esențial să se asigure că acțiunile necesare pentru realizarea obiectivelor economice susțin în continuare dezvoltarea nivelului de siguranță.

2. Introducere

2.1 Finalizarea proiectului „Cerule unic european” (SES) este parte integrantă din procesul de îmbunătățire a competitivității și a creșterii economice în UE prin consolidarea în continuare a pieței unice. SES urmărește să îmbunătățească eficiența generală a modului în care este organizat și gestionat spațiul aerian european. Aceasta include reducerea costurilor, îmbunătățirea siguranței și a capacității și limitarea efectelor asupra mediului. Obiectivul său este de a asigura condiții mai bune, mai eficiente și mai fiabile pentru călătoriile aeriene ale cetățenilor europeni.

2.2 Din recente rapoarte ale Eurocontrol (raportul comparativ pe 2010 privind analiza cost-eficiență în ATM-ul european, proiectul de raport pe 2011 pe același subiect, proiectul de raport al comisiei de evaluare a rezultatelor Eurocontrol) rezultă că perioada 2007-2011 a fost martora a numeroase schimbări. Prin urmare, nu ar trebui realizată nicio analiză a variației globale în raportul cost-eficiență fără a lua în considerare principalele evenimente din această perioadă.

2.3 În 2010, costul anual generat de fragmentarea spațiului aerian european s-a ridicat la 4 miliarde EUR. Acesta include 19,4 milioane de minute de întârziere din cauza managementului fluxului de trafic aerian (ATFM); în plus, fiecare zbor a fost în medie cu 49 km mai lung decât ruta de zbor directă. La nivel european, costul economic pe oră de zbor compozită a crescut ușor între 2006 și 2009 (cu 1% pe an în termeni reali); apoi a crescut în mod semnificativ în 2010 (cu 4,6% în termeni reali), scăzând în 2011 (cu 4,3%), înainte de prima perioadă de referință SES II. În 2010, costurile de furnizare a serviciilor ATM/CNS au scăzut cu 4,8% în termeni reali, scădere care a fost contrabalansată de o creștere bruscă a costurilor unitare ale întârzierilor ATFM (77,5%), care ulterior, în 2011, au scăzut cu 42%.

2.4 De o importanță deosebită este variația semnificativă a costurilor totale suportate de companiile aeriene pentru serviciile de navigație aeriană, care în 2010 au variat de la 849 EUR la 179 EUR, deci de aproape cinci ori. În plus, cei mai mari cinci furnizori de servicii de navigație aeriană (ANSP), toți operând în condiții economice și operaționale relativ similare, prezintă diferențe semnificative în privința costurilor unitare, care au variat de la 720 EUR la 466 EUR. Această distribuție reprezintă un semnal clar că ATM nu este optimizat în Europa

2.5 Rezultatele sistemelor SES I și SES II (introduse în 2004 și respectiv 2009), demonstrează faptul că principiile și direcția generală a inițiativei SES sunt valabile și că eforturile făcute pentru a optimiza normele ATM încep să dea roade. Cu toate acestea, aceste sisteme au relevat și o serie de deficiențe, în mare parte din cauză că statele membre nu au reușit să ofere o prezentare clară a priorităților lor actuale din domeniul aviației. Gama lor de priorități acoperă probleme cum ar fi crearea de valoare adăugată pentru utilizatorii spațiului aerian, maximizarea veniturilor lor proprii din operațiunile aeriene, precum și utilizarea aviației ca instrument de dezvoltare regională și micro-economică. Ca urmare, furnizarea de servicii de navigație aeriană în Europa prezintă încă deficiențe majore în ceea ce privește eficiența și calitatea, dar nu există nici o explicație clară cu privire la această situație. În plus, se dovedește că aranjamentul instituțional actual nu este cel optim, observându-se numeroase suprapuneri, lacune și lipsa unei orientări comune a diferitelor părți interesate. Prin urmare, cadrul instituțional al SES trebuie să fie consolidat.

2.6 SESAR este componenta tehnologică a SES. Potrivit unui studiu realizat de întreprinderea comună SESAR, impactul macroeconomic al SESAR ar putea genera PIB suplimentar în valoare de 419 miliarde EUR pentru economia europeană și ar crea aproximativ 320 000 de locuri de muncă. Finalizarea programului SESAR va necesita investiții majore din partea tuturor participanților la lanțul de creare a valorii economice în aviație, investiții care sunt dificil de justificat dacă nu se obțin randamente acceptabile pe baza unei implementări sincronizate a elementelor terestre și aeriene, inclusiv din partea utilizatorilor spațiului aerian, a ANSP și a aeroporturilor. Cadrul instituțional trebuie să evolueze pentru a asigura implementarea cu succes a SESAR; în același timp toate părțile care cooperează trebuie să realizeze studii solid argumentate privind raportul cost-beneficii, pentru a stabili succesiunea proiectelor de investiții de-a lungul întregului lanț de creare a valorii economice în aviație.

2.7 Prin urmare, Comisia Europeană intenționează să emită un pachet legislativ (SES II+), care să se bazeze pe inițiativele existente în domeniul SES și să urmărească să îmbunătățească în continuare eficiența costurilor, capacitatea, siguranța și calitatea legiferării.

2.8 Pe baza informațiilor primite de la Comisia Europeană, inițiativa SES II+ va avea următoarele scopuri:

- să îmbunătățească performanța scăzută a serviciilor ANS prin revitalizarea blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB), să asigure finanțarea pentru implementarea SESAR, să actualizeze sistemul ATC de tarifyare, să modernizeze tehnologia, ducând la bun sfârșit programul SESAR, și stabilească obiective de performanță mai eficiente;
- să îmbunătățească actualul cadru instituțional, care s-a dovedit că nu este cel optim, printr-o varietate de măsuri, cum ar fi: concentrarea reglementărilor economice la nivelul Comisiei Europene, în timp ce AESA ar deveni responsabilă pentru reglementările tehnice și supraveghere; recunoașterea Eurocontrol ca un organism de sprijin pentru aceste instituții, actualizarea guvernanței „administratorilor de rețea” și clarificarea cadrelor SES și AESA prin eliminarea suprapunerilor și, în final, înființarea a unei agenții europene a aviației (AEA), care să cuprindă toate aspectele implicate în supravegherea industriei aviatice europene - inclusiv aspecte tehnice, economice și de siguranță;
- să reformeze instrumentele de reglementare într-un singur act legislativ coerent;
- să invite statele membre să adapteze Eurocontrol la noul mediu instituțional.

3. Observații generale

3.1 În conformitate cu avizele sale anterioare TEN/451 (20/06/2011) și TEN 354/355 (21/01/2009), CESE sprijină pe deplin necesitatea unei puneri în aplicare în timp util și

cuprinzătoare a inițiativelor Cerul unic european UE și SESAR: sentimentul de urgență ar trebui să fie mult mai acut, deoarece situația economică a multor companii aeriene europene este în prezent foarte proastă.

3.2 CESE se așteaptă ca punerea în aplicare a pachetului SES să fie finalizată integral în cadrul convenit inițial în 2004 și respectiv în 2009. Instrumentele juridice puse la dispoziția Comisiei Europene de reglementările UE sunt suficiente în acest sens.

3.3 În acest context, CESE salută planul Comisiei de a da un nou impuls inițiativei SES. Pentru toate statele membre ale UE va fi esențial să-și onoreze angajamentele politice anterioare pentru a încheia la timp punerea integrală în aplicare a SES. De asemenea, este de o importanță fundamentală ca pe durata întregului proces de implementare Comisia Europeană să demonstreze responsabilitate și un leadership puternic.

3.4 Având în vedere rezultatele relativ slabe ale punerii în aplicare a SES în urma intrării în vigoare a SES I în aprilie 2004 și a SES II în decembrie 2009, CESE consideră că revizuirea cadrului juridic actual al SES nu ar trebui să se concentreze numai asupra evoluțiilor instituționale, ci și asupra consolidării următoarelor elemente:

- componente de sus în jos pentru a completa abordarea de jos în sus;
- prezentarea clară a strategiilor statelor membre, în special a celor care ar putea contraveni punerii în aplicare a SES;
- consolidarea unei puneri în aplicare substanțiale și în timp util a SES, prin sancțiuni în caz de nerespectare;
- separarea obligatorie a serviciilor ATM auxiliare, deschizându-le spre concurență mai mare și forțele pieței;
- definirea unor obiective care urmăresc, în egală măsură, calitatea serviciilor și consolidarea eficienței;
- o mai mare implicare a utilizatorilor spațiului aerian;
- participarea mai largă a partenerilor sociali - alții decât reprezentanții furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) - ca parte a unui dialog social în cadrul SES II+.

4. Observații specifice

4.1 CESE regretă faptul că un număr semnificativ de state membre cărora le-au fost adresate obiectivele nu au reușit să se conformeze obiectivelor de performanță, fără să suporte nici o consecință juridică reală. Planurile naționale de performanță prezentate recent demonstrează că aceste state membre chiar și-au diluat obiectivele. De aceea, pentru a asigura crearea de către statele membre a unor sinergii mai puternice în cadrul blocurilor funcționale de spațiu aerian (FAB) și, în final, între aceste blocuri, este nevoie în mod clar de obiective de performanță ambițioase combinate cu un mecanism de sancționare eficient, precum și de strategii clare, lipsite de ambi-

guitate, ale acestor state, care să fie sprijinite prin armonizarea legislativă paneuropeană necesară în acest domeniu. SES ar trebui să stimuleze elaborarea instrumentelor juridice europene necesare (de exemplu, drept civil) și o abordare comună a sectorului de apărare aeriană european.

4.2 CESE consideră că ar trebui să se acorde mai multe competențe la nivelul UE și FAB pentru a ajuta la depășirea problemei actuale, care constă din aceea că statele membre se concentrează pe protejarea propriilor ANSP de la nivelul național sau pe utilizarea acestora ca instrumente ale economiei naționale, mai degrabă decât pe crearea de valoare adăugată pentru utilizatorii spațiului aerian și pasageri/clienti. La nivelul UE, obiectivele de performanță ar trebui să contribuie la asigurarea îndeplinirii obiectivelor de nivel înalt ale SES pentru 2020; și anume, în comparație cu anul 2005, o creștere de trei ori a capacității acolo unde este necesar, o reducere de 10% a impactului asupra mediului al zborurilor și o reducere de 50% a costului serviciilor ATM pentru utilizatorii spațiului aerian), precum și progrese în direcția defragmentării spațiilor aeriene naționale.

4.3 CESE subliniază necesitatea de a garanta independența organismului de evaluare a performanțelor al UE. Activitățile sale ar trebui să fie separate de cele ale Eurocontrol și să fie transferate către un organism UE cu drepturi depline, sub responsabilitatea Comisiei. De asemenea, UE ar trebui să ofere organismului de evaluare a performanțelor al UE un rol mai important în procesul de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul UE și de elaborare a planurilor naționale de performanță. Supraprezentarea ANSP nu ar trebui să continue.

4.4 CESE consideră că sancțiunile și stimulentele ar trebui să fie stabilite la nivelul UE pentru a preveni nerespectarea obiectivelor de performanță și pentru a se asigura separarea unor astfel de obiective de interesele naționale. În special, acestea ar trebui să fie avute în vedere pentru a corela rata de rentabilitate a investițiilor realizate de ANSP și capitalurile proprii ale acționarilor cu realizările sistemului de îmbunătățire a performanțelor.

4.5 CESE regretă faptul că inițiativa privind blocurile funcționale de spațiu aerian (FAB) nu a reușit în cea mai mare parte să dea rezultate, iar termenul legal pentru SES II din 4 decembrie 2012 nu a fost respectat. Inițiativele FAB ar trebui să primească un nou impuls prin intermediul unei coordonări cu o orientare de sus în jos mai accentuată la nivelul UE. O abordare orientată într-o mai mare măsură de sus în jos ar trebui să se asigure că FAB oferă beneficii reale, mai degrabă decât exercițiile actuale de cosmetizare. În acest context, administratorului de rețea SES ar trebui să i se acorde competența de a propune și a implementa proiecte specifice FAB pentru a optimiza guvernarea, spațiul aerian și resursele tehnice și umane, pe baza unor termene clare. Pentru cazurile de neconformare ar trebui să fie instituite sancțiuni. Administratorul de rețea și utilizatorii spațiului aerian interesați ar trebui să primească un loc de observator în organismele FAB principale.

4.6 Contribuția statelor membre la Comitetul UE pentru Cerul unic european a fost dominată de interesele naționale, mai degrabă decât preocuparea pentru obiectivele UE. Cea mai recentă hotărâre a acestui comitet privind obiectivele de performanță și schemele de tarifyare pentru perioada 2015-2019 reprezintă un alt pas înapoi în implementarea SES. CESE propune ca atât utilizatorii spațiului aerian, cât și ANSP să primească un loc de observator și drept de inițiativă în toate activitățile acestui comitet.

4.7 CESE salută încă o dată intenția Comisiei de a adopta o perspectivă nouă în abordarea separării serviciilor auxiliare ATM, ca modalitate de îmbunătățire a atenției față de clienți și a eficienței. Instrumentele de reglementare din UE ar trebui să fie utilizate pentru a accelera procesul de separare. În acest context, CESE regretă faptul că Comisia nu a reușit să respecte termenul legal de 4 decembrie 2012 pentru a pregăti și a prezenta un studiu Parlamentului European și Consiliului, care să evalueze impactul asupra securității și impactul juridic, industrial, economic și social al aplicării principiilor pieței asupra furnizării serviciilor de comunicații, navigație, supraveghere și a serviciilor de informații aeronautice și care să țină seama de evoluțiile înregistrate de blocurile funcționale de spațiu aerian și de tehnologia disponibilă.

4.8 CESE consideră că legislația SES II+ ar trebui să abordeze separarea dintre serviciile combinate esențiale ale ANSP și serviciile auxiliare, cum ar fi cele de comunicații, de navigație și de supraveghere (CNS) și cele meteorologice (MET) și de formare, deschizând piața acestor servicii, ceea ce ar putea duce la creșterea eficienței, la o calitate mai înaltă și la reducere globală a costurilor. CESE remarcă faptul că importanța continuării liberalizării serviciilor auxiliare a fost subliniată atât în evaluarea impactului legislației SES II+, cât și în conferința la nivel înalt privind SES de la Limassol. Deși legislația actuală permite separarea la nivel național, statele membre sunt încă destul de ezitante cu privire la utilizarea acestui instrument pentru a îmbunătăți rezultatele. Ori de câte ori este posibil, furnizarea de servicii CNS și MET ar trebui să se supună unor condiții de piață și să respecte procedurile de licitație. În plus, condițiile de piață nu ar trebui să fie combinate cu un mecanism de desemnare pe aceeași piață, în caz contrar acesta din urmă le va influența. Toate subvențiile locale și încrucișate substanțiale ar trebui interzise.

4.9 Ar trebui să i se acorde atenția cuvenită noului concept de servicii centralizate al Eurocontrol, cu condiția ca aceste servicii să se bazeze pe studii de caz acceptate, care au fost susținute de părțile interesate operaționale (companii aeriene, ANSP, aeroporturi), și pe licitații deschise în vederea acordării unor contracte cu durată determinată întreprinderilor care au prezentat cea mai bună ofertă.

4.10 CESE subliniază faptul că defragmentarea instalațiilor ANS ar putea fi posibilă prin utilizarea unor centre de

consolidare. Așa-numitul concept de „centru virtual” ar putea reprezenta un punct de plecare util. Această abordare prevede utilizarea unor metode standardizate de unități de servicii de trafic aerian care operează din locuri diferite în care se utilizează metode de operare, proceduri și echipamente pe deplin standardizate, dar adaptabile, în așa fel încât utilizatorii spațiului aerian să le considere ca pe un sistem unic. Acest efect a fost în mod clar observabil și în actualul set de programe SES, cum ar fi SERA și SESAR. Aceste acorduri susțin deplina interoperabilitate tehnică și operațională între ANSP participante, care, la rândul său, permite sectoarelor arondate unei anumite unități să fie transferate temporar sub responsabilitatea operațională a altei unități. Prin urmare, acest lucru ar face posibilă optimizarea utilizării în timpul nopții a centrelor regionale de control și asigurarea performanțelor optime în orice moment.

4.11 Prin urmare, CESE consideră că legislația SES II+ ar trebui să ofere un cadru de reglementare adecvat pentru a conduce și a coordona punerea în aplicare a măsurilor de standardizare într-o manieră coerentă. Ar trebui înființat un organism comun de coordonare în cadrul FAB, pentru a asigura implementarea coerentă și coordonată. Măsurile de standardizare reprezintă un mijloc realist și eficient de realizare a obiectivelor de performanță la nivelul UE.

4.12 CESE salută planurile Comisiei de a extinde sarcinile și competențele „administratorului de rețea” SES. În acest context, va fi esențial să se permită utilizatorilor spațiului aerian participarea la deciziile strategice care afectează funcționarea rețelei și să se acorde ANSP-urilor un rol în luarea deciziilor privind rezultatele locale.

4.13 CESE ia notă de faptul că Comisia intenționează să extindă domeniul de competență al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA), spre a se ocupa de toate reglementările tehnice și supraveghere, inclusiv în domeniile care nu sunt legate de siguranță. CESE este de acord că aceasta poate fi abordarea corectă, dar este preocupat de faptul că, în ciuda sprijinului pe care l-ar reprezenta conceptul de definire a priorităților pe baza riscului, supraîncărcarea cu sarcini noi a AESA ar putea crea mai multe probleme decât beneficii și ar îndrepta atenția AESA către altceva decât către misiunea sa de bază, care este legată de siguranță. Prin urmare, CESE consideră că extinderea domeniului de competență AESA nu ar trebui să fie o prioritate în acest moment. În schimb, CESE consideră că posibile suprapuneri între AESA și cadrele SES ar putea fi rezolvate prin intermediul unor mecanisme de coordonare corespunzătoare între AESA, Eurocontrol și Comisie, fără a schimba obligatoriu cadrul instituțional.

4.14 Rolul Eurocontrol în punerea în aplicare operațională a SES este foarte important. Pentru a asigura în viitor funcționarea eficientă a serviciilor centralizate, cum ar fi cele oferite de administratorul de rețea, va fi necesară revizuirea convenției Eurocontrol.

4.15 În ceea ce privește SESAR, CESE subliniază importanța asigurării unei finanțări publice suficiente, pentru a sprijini implementarea sincronizată a elementelor terestre și aeriene. Mai mult decât atât, investitorilor operaționali (utilizatorii spațiului aerian, ANSP și aeroporturile) ar trebui să se acorde un rol important în guvernarea implementării SESAR atunci când se decid prioritățile, pe baza unor scenarii de afaceri precise. CESE subliniază că este important ca SESAR să fie tratat un proiect european de infrastructură dintre cele mai importante și să fie implementat ca atare. Comitetul își exprimă îngrijorarea cu privire la posibilele reduceri ale bugetului destinat mecanismului Conectarea Europei, care pot influența capacitatea de a continua punerea sa în aplicare. De asemenea, este extrem de important să se elaboreze variante posibile ale viitoarelor modele de finanțare pentru aplicația militară a SESAR.

4.16 CESE nu susține propunerea Comisiei de a introduce modularea tarifelor pentru rutele aglomerate. Acest lucru nu ar duce de fapt la nicio îmbunătățire în utilizarea capacității spațiului aerian; în plus, introducerea acestuia ar putea obliga operatorii de aeronave să zboare pe rute mai lungi și ar fi, de asemenea, în contradicție cu obiectivele UE de reducere a emisiilor ca mijloc de combatere a schimbărilor climatice. În plus, un astfel de sistem ar fi și incorect, deoarece operatorii de aeronave plătesc deja un preț pentru gestionarea traficului, reprezentat de costurile indirecte ale întârzierilor. O astfel de abordare ar conduce la o sancțiune dublă, care ar fi total inacceptabilă, mai ales că operatorii de aeronave utilizează tarifele de rută pentru a finanța modernizarea infrastructurii, care ar trebui să reducă în cele din urmă aglomerația.

4.17 În schimb, CESE consideră că modularea tarifelor ar trebui să se concentreze pe motivarea operatorilor de aeronave de a achiziționa echipamentul necesar pentru a îmbunătăți performanța generală a sistemului de management a traficului aerian. Acest lucru ar putea fi realizat prin utilizarea fondurilor publice pentru a reduce taxele de utilizare pentru operatorii de aeronave care investesc de timpuriu în tehnologii

SESAR. Această abordare ar putea fi apoi însoțită de măsuri suplimentare, cum ar fi conceptul „cel mai bine echipat, cel mai bine deservit”, care este pe deplin susținut de CESE.

5. Dialogul social

5.1 Sectorul transportului aerian din UE este într-o situație economică foarte dificilă, care a condus deja la pierderea a mii de locuri de muncă. Implementarea SES și îmbunătățirea eficienței sale sunt așadar importante și pentru protejarea locurilor de muncă în această verigă a lanțului de creare a valorii economice în aviație. Cel de-al cincilea pilon al SES este esențial în acest sens, pentru a se aborda în mod adecvat provocările legate de ocuparea forței de muncă, mobilitatea lucrătorilor, schimbările în managementul personalului și formarea profesională. În consecință, dialogul social ar trebui consolidat și ar trebui să privească dincolo de sectorul ATM definit în sens strict, să fie deschis participării altor parteneri sociali în afară de reprezentanții furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) și să-și extindă domeniul de aplicare, pentru a lua în discuție consecințele sociale pentru lucrătorii din sectorul ATM, companii aeriene, aeroporturi, precum și modalitățile de protejare a locurilor de muncă în industria aviatică a UE privită în sens mai larg.

5.2 CESE este ferm convins că dialogul real în curs de desfășurare este esențial pentru procesul de tranziție. Dacă membrii personalului nu sunt pe deplin dedicați acestei tranziții, crește în mod semnificativ riscul de a eșua. Mai precis, noile tehnologii și concepte operaționale elaborate de SESAR vor schimba rolul tradițional al controlorilor de trafic aerian, care vor acționa ca administratori de trafic aerian.

5.3 Este important ca dialogul social în cadrul SES să reflecte preocupările tuturor părților implicate în punerea în aplicare. Dominația actuală a reprezentanților ANSP nu este, prin urmare, justificată și riscă să discrimineze în continuare alți actori importanți din sector.

Bruxelles, 17 aprilie 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE