

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy“

KOM(2008) 388 v konečnom znení – 2008/0127 (COD)

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica Rady 06/23/EHS“

KOM(2008) 390 v konečnom znení – 2008/0128 (COD)

(2009/C 182/11)

Spravodajca: **pán KRAWCZYK**

Európska rada sa rozhodla 4. septembra 2008 a 18. júla 2008 podľa článku 80 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom dokument na tému

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy“

KOM(2008) 388 v konečnom znení – 2008/0127 (COD)

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica Rady 06/23/EHS“

KOM(2008) 390 v konečnom znení – 2008/0128 (COD).

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 10. novembra 2008. Spravodajcom bol pán KRAWCZYK.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 450. plenárnom zasadnutí 14. a 15. januára 2009 (schôdzi z 15. januára 2009) prijal 131 hlasmi za, pričom 5 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Včasné a úplné zavedenie jednotného európskeho vzdušného priestoru na základe návrhu Komisie je veľmi dôležitým strategickým krokom smerom k európskej integrácii a posilneniu európskeho spoločného trhu. Prispieva tiež k zlepšeniu európskej sociálnej súdržnosti a sociálnej mobility.

1.2 EHSV víta návrh Komisie ako významný krok k skutočnému zavedeniu jednotného európskeho vzdušného priestoru (SES – Single European Sky). Tento balík právnych predpisov známy ako jednotný európsky vzdušný priestor II (SES II) rieši mnohé nedostatky, ktoré sa vyskytli pri vykonávaní prvého balíka právnych predpisov pre jednotný európsky vzdušný priestor (SES I) zavedeného v roku 2004.

1.2.1 Legislatívny návrh SES II sa preto nemá oneskoriť a EHSV vyzýva legislatívne orgány EÚ, aby konečnú dohodu dosiahli do marca 2009. Pre splnenie cieľov jednotného európskeho vzdušného priestoru je nevyhnutné, aby legislatívne orgány EÚ (Rada a Európsky parlament) v tomto kontexte neoslabili návrh Komisie.

1.3 Súbežne s nárastom dopravy sa musia zlepšiť predovšetkým bezpečnostné požiadavky.

1.4 EHSV dôrazne podporuje najmä:

— návrhy týkajúce sa rámca pre sledovanie výkonnosti a záväzných cieľov pre výkonnosť za predpokladu, že sa výkonnosť bude hodnotiť podľa štyroch hlavných kritérií: bezpečnosť, odborná spôsobilosť, životné prostredie a nákladová účinnosť,

- rozšírenie rozsahu zodpovednosti Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) o bezpečnosť letísk, manažment letovej prevádzky (ATM) a letecké navigačné služby (ANS),
- uznanie ľudského faktora ako dôležitého prvku v bezpečnosti leteckej dopravy,
- viac úsilia na zvýšenie odbornej spôsobilosti pracovníkov zodpovedných za zaisťovanie bezpečnosti, uplatňovanie „spravodlivého posudzovania“ (Just Culture),
- prepracovanie znenia článku 5 nariadenia o poskytovaní leteckých navigačných služieb, ktorý sa ruší v rámci návrhu Jednotného európskeho vzdušného priestoru II, a to tak, aby bolo možné rozšíriť osvedčovanie na všetkých pracovníkov v bezpečnostnom reťazci a predovšetkým na odborníkov v oblasti bezpečnostných elektronických zariadení v leteckej doprave,
- stanovenie konečného termínu pre zavedenie funkčných blokov vzdušného priestoru na rok 2012,
- ďalšie rozšírenie projektu SESAR a jeho postupov financovania,
- posilnenie funkcií európskej siete manažmentu letovej prevádzky,
- reformu organizácie Eurocontrol,
- uznanie obmedzení kapacity letísk,
- zmenu a doplnenie článku 18 písm. a). EHSV neodmieta vypracovanie štúdie, pokiaľ nebude priamo zameraná na otvorenie doplnkových služieb manažmentu letovej prevádzky hospodárskej súťaži.

1.5 Optimalizácia európskeho manažmentu letovej prevádzky prostredníctvom zavedenia SES II vo veľkej miere prispeje k zníženiu emisií CO₂ v odvetví leteckej dopravy. Kratšími trasami sa môže ušetriť takmer 5 miliónov ton CO₂ ročne. Zlepšenie manažmentu letovej prevádzky a prevádzky letísk by mohlo znížiť emisie na priemerný let až o 12 %, alebo o 16 miliónov ton CO₂ ročne.

1.6 Hoci majú rôzne zainteresované strany vo všeobecnosti kladný postoj k SES II, je skutočne potrebné podrobnejšie prekonzultovať otázku vykonávacích predpisov po schválení SES II. Konzultácie by mohli prebiehať na všetkých úrovniach uplatňovania SES II (EÚ, národná a regionálna) a medzi sociálnymi a/alebo priemyselnými partnermi či zainteresovanými stranami.

1.7 Zavedenie SES II bude pre občanov a spotrebiteľov prospešné. Medzi jeho prínosy bude patriť napr.:

- vyššia úroveň bezpečnosti,
- kratší čas cestovania,
- lepšie služby a výkon, vrátane vyššej spoľahlivosti a lepšej predvídateľnosti cestovného poriadku, vďaka čomu klesne počet zmeškaných spojení pri prestupe,
- nižšie cestovné vďaka nižším nákladom leteckých spoločností,
- nižšia osobná uhlíková stopa.

2. Úvod

2.1 Prijatie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004, ktorým sa ustanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba ⁽¹⁾, nariadenia (ES) č. 550/2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi ⁽²⁾, nariadenia (ES) č. 551/2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi ⁽³⁾ a nariadenia (ES) č. 552/2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe ⁽⁴⁾ (prvý balík právnych predpisov pre jednotný európsky vzdušný priestor) sa položil právny základ pre plynulý, interoperabilný systém manažmentu letovej prevádzky (ATM) na európskej úrovni. EHSV sa návrhmi nariadení zaoberal vo svojich stanoviskách vydaných v roku 2002: TEN 080 – „Akčný program/jednotný európsky vzdušný priestor“ a TEN 098 – „Zavedenie jednotného európskeho vzdušného priestoru“.

2.2 Masívny nárast dopytu po leteckej doprave nadmerne zaťažuje kapacitu infraštruktúry: 28 000 letov denne prevádzkovaných 4 700 komerčnými lietadlami tlačí letiská a manažment letovej prevádzky na hranice ich možností. Rozšírenie EÚ spolu s aktívnou susedskou politikou rozšírilo európsky trh leteckej dopravy na 37 krajín s viac než 500 miliónmi občanov ⁽⁵⁾.

2.3 Rozdrobenosť manažmentu letovej prevádzky je prekážkou optimálneho využívania kapacity a vytvára pre letectvo zbytočné finančné bremeno vo výške približne 1 miliardy EUR (lietadlá lietajú v priemere o 49 km viac ako je potrebné). Letová neefektívnosť v roku 2007 predstavovala 468 miliónov km obchádzok, čo pre letecký priemysel znamenalo 2,4 miliardy EUR dodatočných nákladov. Manažment toku letovej prevádzky zaznamenal v roku

(1) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

(2) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

(3) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

(4) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

(5) Viacero susedných štátov sa rozhodlo vstúpiť do Spoločného európskeho leteckého priestoru s cieľom získať impulz pre rast a zamestnanosť.

2007 meškania v celkovom trvaní 21,5 milióna minút, čo vyústilo do ďalších 1,3 miliardy EUR zbytočných nákladov pre leteckých dopravcov a následne pre ich zákazníkov.

2.4 V reakcii na silný dopyt zo strany odvetvia, členských štátov a ďalších zúčastnených strán po zjednodušení a zvýšení účinnosti regulačného rámca pre letectvo v Európe predložila skupina na vysokej úrovni pre budúcnosť regulačného rámca európskeho letectva v júli 2007 správu, ktorá obsahovala súbor odporúčaní pre zlepšenie výkonnosti a riadenia európskeho systému leteckej dopravy. Táto správa a správy komisie Eurocontrolu pre preskúmanie výkonnosti potvrdili, že európska sieť manažmentu letovej prevádzky (EATMN) sa má navrhnuť a zaviesť so zreteľom na účinnosť, bezpečnosť a environmentálnu udržateľnosť celej siete leteckej dopravy na úrovni EÚ.

2.5 V decembri 2007 zaslala agentúra EASA Komisii stanovisko týkajúce sa letísk. V apríli 2008 nasledovalo stanovisko týkajúce sa manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Tento dokument sa vyslovil v prospech dokončenia procesu začatého v roku 2002, a to priradením bezpečnostných hľadísk spojených s letiskami a manažmentom letovej prevádzky a leteckými navigačnými službami k úlohám zvereným agentúre EASA.

2.6 Oznámenie Európskej komisie o balíku pre jednotný európsky vzdušný priestor II: smerom k udržateľnejšej a výkonnejšej leteckej doprave, ref. KOM(2008) 388, KOM(2008) 389/2, KOM(2008) 390, bolo uverejnené 25. júna 2008.

3. Návrh Komisie (SES II)

3.1 Na dokončenie vytvorenia jednotného európskeho vzdušného priestoru je potrebné prijať ďalšie opatrenia na úrovni Spoločenstva s cieľom zlepšiť výkonnosť európskeho systému leteckej dopravy v kľúčových oblastiach, akými sú: bezpečnosť, kapacita, letová a nákladová účinnosť a životné prostredie v rámci hlavných bezpečnostných cieľov.

3.2 Jednotný európsky vzdušný priestor II (SES II) pozostáva zo štyroch pilierov:

Prvý pilier zahŕňa systém regulácie výkonnosti:

- a) rozšírenie výkonnosti systému manažmentu letovej prevádzky ustanovením nezávislého orgánu na preskúmanie výkonnosti, ktorý bude sledovať a posudzovať výkonnosť systému. Tento orgán bude vytvárať ukazovatele pre rôzne oblasti výkonnosti a bude navrhovať ciele pre Spoločenstvo ako celok (napr. vo vzťahu k meškaniu, zníženiu nákladov, skráteniu trás). Komisia schváli výkonnostné ciele a odovzdá ich národným dozorným orgánom. Dohodnuté ciele budú záväzné;
- b) uľahčenie integrácie poskytovania služieb prostredníctvom podpory Komisie pre ustanovenie funkčných blokov vzdušného priestoru: stanovením pevne určených lehôt na

vykonávanie (najneskôr do konca roka 2012), rozšírením rozsahu pôsobnosti od vzdušného priestoru v nižších leto- vých hladinách až po letisko a odstránením vnútroštátnych právnych a inštitucionálnych prekážok;

- c) posilnenie funkcie riadenia siete prostredníctvom celého radu úloh vykonávaných rôznymi subjektmi, vrátane: koncepcie európskej siete trás, riadenia obmedzených zdrojov, riadenia toku letovej prevádzky a riadenia zavádzania technológií SESAR a obstarávania celoeurópskych prvkov infraštruktúry.

Druhý pilier – jednotný bezpečnostný rámec:

Právomoci agentúry EASA sa od roku 2002 postupne rozširujú a zahŕňajú oblasť letovej spôsobilosti lietadiel, prevádzku lietadiel a udeľovanie preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel. V súlade s týmto prístupom Komisia navrhuje rozšíriť právomoci agentúry na zostávajúce kľúčové oblasti bezpečnosti týkajúce sa letísk a manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb.

Tretí pilier SESAR – technologická a prevádzková časť jednotného európskeho vzdušného priestoru:

Európa musí urýchliť rozvoj svojho systému manažmentu letovej prevádzky, aby mohla reagovať na výzvy a synchronizovať jeho zavedenie na palubách i na zemi. Projekt SESAR má zvýšiť bezpečnostné úrovne faktorom desať, aby bolo možné zvládnuť trojnásobný nárast dopravy s polovicou súčasných nákladov na jeden let. EHSV pripravil v roku 2006 stanovisko TEN 232, v ktorom vyjadril plnú podporu vykonávaniu projektu SESAR.

Štvrtý pilier – riadenie kapacity na zemi:

Zahŕňať bude: lepšie využívanie existujúcej infraštruktúry, zlepšenie plánovania infraštruktúry, podporu intermodality a zlepšovanie dostupnosti letísk a stredisko Spoločenstva pre pozorovanie kapacity letísk.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 EHSV dôrazne podporuje systém výkonnosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb (článok 11).

4.1.1 EHSV rozhodne víta navrhovaný výkonnostný rámec (článok 11 rámcového nariadenia). Výbor podporuje vytvorenie takéhoto systému výkonnosti, ktorý umožní jej zlepšenie. Pre splnenie cieľov jednotného európskeho vzdušného priestoru je nevyhnutné, aby legislatívne orgány EÚ (Rada a Európsky parlament) v tejto súvislosti neoslabili návrh Komisie.

4.1.2 EHSV súhlasí s navrhovaným výkonnostným rámcom (článok 11 rámcového nariadenia) za predpokladu, že sa výkonnosť bude hodnotiť podľa štyroch hlavných kritérií: bezpečnosť, odborná spôsobilosť, životné prostredie a nákladová účinnosť (uvedené v poradí dôležitosti).

4.1.3 Je dôležité, aby boli vnútroštátne a regionálne ciele v súlade s cieľmi celej siete, a preto je nevyhnutné, aby vnútroštátne (regionálne) plány výkonnosti schvaľovala Komisia. To si tiež bude vyžadovať účinný a účelný konzultačný proces na európskej, regionálnej a vnútroštátnej úrovni s cieľom zabezpečiť, aby ciele a úlohy jednotlivých poskytovateľov leteckých navigačných služieb boli zlučiteľné a v súlade s cieľmi jednotného európskeho vzdušného priestoru.

4.1.4 EHSV sa domnieva, že najprv treba klásť dôraz na bezpečnosť, letovú účinnosť (životné prostredie), nákladovú účinnosť a kapacitu (meškania) a až potom sa sústrediť na ďalšie oblasti. Stanovenie cieľov musí obsahovať primeranú rovnováhu medzi rôznymi kľúčovými oblasťami výkonnosti odrážajúcimi rôznorodosť prevádzky v Európe.

4.1.5 EHSV sa domnieva, že bezpečnostné ciele možno stanoviť a dosiahnuť len vtedy, ak sa systémy ohlasovania udalostí a riadenia bezpečnosti zavedú vo všetkých európskych štátoch. Vzhľadom na rôzne právne systémy v Európe sú údaje, ktoré sa v súčasnosti získavajú neúplné. Vo všetkých členských štátoch sa musí zaviesť spravodlivé posudzovanie, ktoré zabezpečí otvorené a úplné informovanie o bezpečnosti.

4.1.6 EHSV sa domnieva, že na sledovanie a hodnotenie výkonnosti systému je potrebný skutočne nezávislý a náležite financovaný orgán pre preskúmanie výkonnosti, ktorý informuje priamo Európsku komisiu a obsahuje ustanovenie o odvolacom procese.

4.1.7 EHSV zdôrazňuje, že orgán pre preskúmanie výkonnosti a tiež národné dozorné orgány musia byť nezávislé a oddelené od organizácií, ktorých výkonnosť sa posudzuje (vzhľadom na riadenie, umiestnenie a zamestnancov). Táto nezávislosť je nevyhnutná pre dôveryhodnosť procesu preskúmania.

4.2 Bezpečnosť/EASA

4.2.1 EHSV dôrazne podporuje rozšírenie rozsahu pôsobnosti agentúry EASA o manažment letovej prevádzky a reguláciu bezpečnosti letísk s cieľom zabezpečiť jednotný prístup k bezpečnosti v Európe. Je nevyhnutné, aby legislatívne orgány EÚ nespomalili rozšírenie rozsahu pôsobnosti agentúry EASA. Je to dôležité najmä pre zabezpečenie úspešného vykonávania hlavného plánu projektu SESAR, ktorý si bude vyžadovať úzku integráciu pozemných a palubných systémov.

4.2.2 Bezpečnostné predpisy agentúry EASA musia byť založené na prijateľnom hodnotení vplyvu právnej úpravy a inštitúcie EÚ musia zabezpečiť dostupnosť primeraných verejných finančných zdrojov, ktoré agentúre EASA umožnia vybudovať odborné znalosti potrebné pre tieto ďalšie funkcie.

4.2.3 EHSV vyzýva členské štáty EÚ, aby zabezpečili vypracovanie plánu pre postupné ukončenie činností Eurocontrolu týkajúcich sa regulácie bezpečnosti (SRC/SRU) a ich presun na agentúru EASA. Eurocontrol bude zohrávať kľúčovú úlohu počas prechodu činností na agentúru EASA, no len čo si agentúra vybuduje príslušnú spôsobilosť, zdroje Eurocontrolu nebude treba udržiavať, a preto je pre všetky činnosti komisie Eurocontrolu pre reguláciu bezpečnosti (SRU/SRC) potrebné určiť postup ich definitívneho ukončenia. EHSV v tejto súvislosti odkazuje na úspešný model použitý pri združených leteckých úradoch (správa pracovnej skupiny pre budúcnosť združených leteckých úradov, ktorú schválili všetci generálni riaditelia úradov civilného letectva Európskej konferencie civilného letectva), ktorý by sa mohol rozšíriť aj na funkcie komisie SRC/SRU Eurocontrolu.

4.2.4 EHSV sa domnieva, že dosiahnutie spravodlivého posudzovania má byť hlavným prvkom cieľov balíka zahŕňajúceho zavedenie systémov riadenia bezpečnosti a ohlasovania udalostí. Jednotné vykonávanie spravodlivého posudzovania, ktoré schválila skupina na vysokej úrovni, je nevyhnutným predpokladom získania štatistík týkajúcich sa bezpečnosti. Tým sa umožní, aby navrhovaný systém výkonnosti spoľahlivo sledoval úspechy v oblasti bezpečnosti a určoval bezpečnostné ciele.

4.2.5 EHSV vyzýva Radu a Parlament, aby prepracovali znenie článku 5 nariadenia o poskytovaní leteckých navigačných služieb, ktorý sa ruší v rámci návrhu Jednotného európskeho vzdušného priestoru II, a to tak, aby bolo možné rozšíriť osvedčovanie na všetkých pracovníkov v bezpečnostnom reťazci a predovšetkým na odborníkov v oblasti bezpečnostných elektronických zariadení v leteckej doprave.

4.3 Spravodlivé posudzovanie, ľudský faktor a odborná spôsobilosť pracovníkov

4.3.1 EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že navrhovaný právny predpis neobsahuje piaty pilier, ktorý by sa týkal spravodlivého posudzovania, ľudského faktora a odbornej spôsobilosti pracovníkov. Manažment letovej prevádzky a letecké navigačné služby budú ešte dlhý čas do veľkej miery závisieť od ľudského faktora. Tento faktor je úzko spätý s udržiavaním a zvyšovaním bezpečnosti leteckej dopravy. Je preto potrebné venovať osobitnú pozornosť odbornej spôsobilosti pracovníkov zodpovedajúcich za zaisťovanie tejto bezpečnosti.

4.4 Funkčné bloky vzdušného priestoru

4.4.1 EHSV zdôrazňuje, že je potrebné určiť záväzný dátum – najneskôr koniec roka 2012, ku ktorému majú všetky členské štáty zaviesť funkčné bloky vzdušného priestoru spĺňajúce osobitné výkonnostné ciele, keďže prvý balík jednotného európskeho vzdušného priestoru neobsahoval termín pre ich zavedenie, v dôsledku čoho neboli žiadne funkčné bloky vzdušného priestoru zavedené.

4.4.2 V tejto súvislosti je nevyhnutné, aby ministerstvá dopravy a ministerstvá obrany v plnej miere využili potenciál funkčných blokov vzdušného priestoru prostredníctvom lepšej civilno-vojenskej a vojensko-vojenskej koordinácie manažmentu letovej prevádzky a konsolidácie infraštruktúry a služieb manažmentu letovej prevádzky.

4.4.3 EHSV podporuje širšiu definíciu funkčných blokov vzdušného priestoru a časový rámec pre ich rozvoj. EHSV považuje za dôležité, aby sa prijali opatrenia na riešenie prekážok zavedenia funkčných blokov vzdušného priestoru na vnútroštátnej úrovni, vrátane zvrchovanosti, zodpovednosti a plnej integrácie vojenskej zložky. Stále je však potrebné presadzovať prístup „zdola nahor“ ako jednu zo zásad vytvorenia funkčných blokov vzdušného priestoru.

4.4.3.1 Vzhľadom na tieto otázky je EHSV sklamaný, že Komisia dôsledne nedodrжала odporúčania skupín na vysokej úrovni týkajúce sa koordinátora systému leteckej dopravy s cieľom podporiť rozvoj funkčných blokov vzdušného priestoru.

4.4.4 EHSV zdôrazňuje, že ak sa majú splniť ciele nákladovej účinnosti, je očividne potrebné znížiť počet poskytovateľov služieb v oblasti manažmentu letovej prevádzky v Európe. Počet oblastných stredísk riadenia v Európe sa bude musieť prísne prispôbiť prevádzkovým potrebám bez ohľadu na štátne hranice s cieľom vytvoriť nákladovo účinný jednotný európsky vzdušný priestor. EHSV zdôrazňuje, že ak sa majú splniť ciele výkonnosti, je potrebné vytvoriť systém posilnenej spolupráce medzi poskytovateľmi služieb.

4.4.5 Vďaka technologickým zlepšeniam, spolu so znížením počtu poskytovateľov služieb a oblastných stredísk riadenia, možno očakávať zvýšenie produktivity systému manažmentu letovej prevádzky. Technologický rozvoj (napr. práca na diaľku) a skutočnosť, že letecká doprava v Európe je rastúcim odvetvím zmierňa veľkú časť dosahu vrátane sociálnych činiteľov.

4.4.6 Podľa právnej úpravy jednotného európskeho vzdušného priestoru musia mať poskytovatelia leteckých navigačných služieb vypracované pohotovostné plány pre všetky služby, ktoré poskytujú, pre prípad udalostí, ktoré vyústia do výrazného obmedzenia či prerušenia ich služieb. Všetci poskytovatelia leteckých navigačných služieb v súčasnosti duplikujú aktuálnu infraštruktúru ich oblastných stredísk riadenia. EHSV zdôrazňuje, že je dôležité, aby sa poskytovatelia leteckých navigačných služieb sústredili na účelnejšie a nákladovo účinnejšie riešenia tým, že najprv vyhľadajú núdzové možnosti v rámci existujúcej vnútroštátnej infraštruktúry (iné oblastné strediská riadenia a vojenské zariadenia), a aby pri vývoji funkčných blokov vzdušného priestoru vopred počítali s ustanoveniami pre takúto pohotovostnú situáciu.

4.4.7 EHSV upozorňuje na význam sociálneho dialógu na úrovni EÚ a funkčných blokov vzdušného priestoru pri riadení prechodného obdobia.

4.5 Traťové poplatky a spoločné projekty/SESAR

4.5.1 EHSV si uvedomuje súčasné ťažkosti spojené s financovaním nových technológií a stimulačných programov. Nedostatok primeraných mechanizmov financovania predstavuje riziko pre zavádzanie prvého vykonávacieho balíka projektu SESAR a následné fázy zavádzania tohto projektu. Výbor preto zdôrazňuje, že je potrebné, aby inštitúcie EÚ zabezpečili preklenovacie financovanie na podporu realizácie projektu SESAR. Je to dôležité pre zvládnutie nákladov týkajúcich sa prechodu na nový systém SESAR. EHSV už od začiatku dôrazne podporoval projekt SESAR.

4.5.2 EHSV nepodporuje využívanie poplatkov na predfinancovanie spoločných projektov, ako sa to navrhuje v pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu k článku 15 nariadenia o poskytovaní služieb, ktorý naďalej obsahuje koncepciu využívania traťových poplatkov na financovanie spoločných projektov na „... pomoc špecifickým kategóriám užívateľov vzdušného priestoru a/alebo poskytovateľom leteckých navigačných služieb v záujme zlepšovania spoločnej infraštruktúry leteckej navigácie ...“.

4.5.3 EHSV víta nové prevádzkové koncepcie opísané v hlavnom pláne SESAR pre manažment letovej prevádzky ako technický a prevádzkový doplnok jednotného európskeho vzdušného priestoru, ktorý je výsledkom fázy definovania projektu SESAR. EHSV však zdôrazňuje, že v ďalšej fáze projektu SESAR a spoločnom podniku SESAR bude potrebné vykonať omnoho viac práce. EHSV preto víta rozhodnutie Rady začať fázu vývoja projektu SESAR. Výbor zdôrazňuje, že je dôležité, aby ďalšiu fázu projektu SESAR naďalej usmerňovali užívatelia a aby už čoskoro priniesla prvé výhody.

4.5.4 EHSV víta návrh Komisie zakázať krížové dotácie medzi službami manažmentu letovej prevádzky na trase a v termináloch. EHSV je však sklamaný, že Komisia nenavrhol úplný zákaz krížových dotácií medzi leteckými navigačnými službami. Keďže krížové dotácie vo všeobecnosti vedú k deformácii hospodárskej súťaže, tento problém nie je obmedzený na prípad krížových dotácií medzi službami na trase a v termináli, ale týka sa aj tých prípadov, kde krížové dotácie vznikajú v rámci jednej z týchto kategórií, najmä medzi službami v termináloch na rôznych letiskách.

4.6 Regulácia vzdušného priestoru a funkcia riadenia siete

4.6.1 EHSV dôrazne podporuje potrebu silnej koncepcie a riadenia európskej siete najmä vzhľadom na koncepciu trás, koordináciu a pridelovanie obmedzených zdrojov (rádiové frekvencie a kódy transpondérov) a ďalšie funkcie siete uvedené v hlavnom pláne manažmentu letovej prevádzky. EHSV tiež zastáva názor, že zásada zabezpečenia jasného oddelenia poskytovania služieb a regulačných činností sa musí vzťahovať aj na funkcie riadenia siete; funkcie poskytovania služieb by malo riadiť samotné odvetvie.

4.6.2 Je nevyhnutné, aby sa tieto funkcie vykonávali na európskej úrovni nezávisle od osobitných záujmov jednotlivých poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Najmä nedostatočný celoeurópsky prístup má za následok neoptimálne trasy, ktorých výsledkom je zbytočné spaľovanie paliva a poškodzovanie životného prostredia, ktorému sa dá vyhnúť.

4.6.3 EHSV si nie je istý potrebou vykonávacích predpisov, ktoré zahŕňajú súdržnosť medzi letovými plánmi a letiskovými prevádzkovými intervalmi a potrebnú koordináciu s príslušnými regiónmi. Ak je cieľom Komisie zastaviť zneužívanie súčasných pravidiel pre prevádzkové intervaly, čo EHSV podporuje, potom by sa to mohlo riešiť v súčasnom regulačnom rámci.

4.7 Reforma Eurocontrolu

4.7.1 EHSV zdôrazňuje význam reformy Eurocontrolu v súlade so znením oznámenia (t. j. „vnútorná reforma organizácie by mala zosúladiť riadiace štruktúry s jednotným európskym vzdušným priestorom s ohľadom na i) zosúladenie s požiadavkami úloh siete; a ii) posilnenie zapojenia odvetvia v súlade so spoločnou dopravnou politikou“).

4.7.2 EHSV sa domnieva, že Eurocontrol by mohol naďalej poskytovať odborné znalosti pre EÚ, potrebná je však vyššia transparentnosť vo vzťahu k jeho úlohe a spôsobu jeho financovania. Predovšetkým úlohy vykonávané pre jednotlivé členské štáty majú byť financované z verejných zdrojov. Najmä projekt dlhodobého výskumu (2020+) sa má plne financovať z verejných zdrojov, a nie prostredníctvom traťových poplatkov.

4.7.3 EHSV sa domnieva, že vždy, keď je to možné, majú úlohy Eurocontrolu v oblasti poskytovania služieb (napr. experimentálne stredisko, Inštitút pre letecké navigačné služby) konkurovať ďalším poskytovateľom služieb a riadiť sa trhovými zásadami

a nemajú byť dotované zo všeobecného rozpočtu Eurocontrolu či traťových poplatkov manažmentu letovej prevádzky.

4.8 Nedostatočná kapacita letísk sa považuje za rizikový faktor v súvislosti s plnením budúcich výkonnostných cieľov. EHSV víta uznanie významu kapacity letísk a jej zaradenie ako jedného zo štyroch pilierov balíka SES II a najmä potreby zosúladenia kapacity letísk s kapacitou manažmentu letovej prevádzky.

4.9 Doplnkové služby manažmentu letovej prevádzky

4.9.1 Zatiaľ čo nevyhnutnosť poskytovania doplnkových služieb manažmentu letovej prevádzky na najvyššej profesionálnej úrovni neprichádza do úvahy, je dôležité si uvedomiť, že ich náklady sú v súčasnosti zmysluplné. Napríklad ročné náklady na meteorologické služby na dopravných trasách dosahujú neprímeranú výšku okolo 300 miliónov EUR.

4.9.2 EHSV žiada, aby sa upravilo znenie článku 18 písm. a), čo by znamenalo dlhodobú reštrukturalizáciu odvetvia a otvorenie určitých služieb trhovým pravidlám. EHSV neodmieta vypracovanie štúdie, pokiaľ nebude priamo zameraná na otvorenie týchto služieb hospodárskej súťaži. EHSV pripomína, že hlavným cieľom v tejto oblasti manažmentu letovej prevádzky je zaisťiť bezpečnosť leteckej dopravy.

4.10 Naliehavosť situácie, ktorú pociťujú príslušné subjekty, vytvára prostredie priaznivo naklonené zavedeniu zmien.

4.10.1 Európska komisia bude informovať o ďalších plánovaných krokoch krátko po schválení balíka SES II.

4.10.2 Tím pre riadenie projektu by mali tvoriť aj skúsení odborníci v oblasti riadenia zmien. SES II je tiež o zmene zmyslárky a kultúry. Ak bude SES II úspešný, prinesie budúcim generáciám riešenia pre udržateľnú letovú prevádzku.

V Bruseli 15. januára 2009.

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Mario SEPI