

## Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o enotnem evropskem nebu II + (raziskovalno mnenje)

(2013/C 198/02)

Poročevalec: **Jacek KRAWCZYK**

Evropska komisija je 24. januarja 2013 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednji temi:

*Enotno evropsko nebo II +*

(raziskovalno mnenje).

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 3. aprila 2013.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 489. plenarnem zasedanju 17. in 18. aprila 2013 (seja z dne 17. aprila) s 188 glasovi za, 2 glasovoma proti in 3 vzdržanimi glasovi.

### 1. Sklepi in priporočila

1.1 Dokončanje projekta EU o enotnem evropskem nebu (SES) je sestavni del postopka izboljševanja konkurenčnosti in rasti gospodarstva EU z nadaljnjo krepitvijo evropskega enotnega trga. S tem naj bi zagotovili boljše, učinkovitejše in zanesljivejše pogoje letalskih potovanj za evropske državljane.

1.2 Zaradi trajajoče krize v letalskem sektorju EU, zlasti pa v letalski industriji, je uvedba enotnega evropskega neba še toliko bolj nujna. Nadvse pomembno je, da storitve evropskega sistema za upravljanje zračnega prometa postanejo tako učinkovite z vidika rezultatov, ekonomičnosti, kakovosti, varnosti in zaščite okolja, da bodo lahko primerljive s svetovnimi najboljšimi praksami.

1.3 EESO se v skladu s svojima predhodnima mnenjema TEN/451 (20. junij 2011) in TEN/354-355 (21. januar 2009) popolnoma strinja, da je potrebna pravočasna in celovita izvedba enotnega evropskega neba in s tem povezane pobude o raziskovalnem programu upravljanja zračnega prometa (SESAR) v okviru, ki je bil dogovorjen leta 2004 oziroma 2009. Za izpolnitev tega cilja zadostujejo pravni instrumenti, ki jih Evropski komisiji zagotavljajo predpisi EU. Zaradi še vedno trajajoče krize v letalskem sektorju EU, zlasti pa v letalski industriji, bi bilo mogoče treba razmisliti o ciljih za leto 2025.

1.4 EESO obžaluje, da večina držav članic, ki naj bi izpolnile cilje glede uspešnosti, tega niso storile, kar zanje ni imelo nikakršnih dejanskih pravnih posledic. Ravno tako izraža obžalovanje, da pobuda o funkcionalnih blokih zračnega prometa do zavezujočega roka, tj. 4. decembra 2012, večinoma ni prinesla rezultatov.

1.5 EESO zato pozdravlja načrt Komisije, da prek nove pobude, t. i. SES II +, ponovno spodbudi uvedbo enotnega evropskega neba.

1.6 EESO meni, da se pri reviziji sedanjega zakonodajnega okvira v zvezi s SES ne bi smeli osredotočiti zgolj na institucionalni razvoj, temveč tudi na izboljšanje naslednjih elementov:

— pristop od spodaj navzgor bi bilo treba dopolniti s komponentami od zgoraj navzdol;

— bolj pravočasno in obsežno uvajanje enotnega evropskega neba z določitvijo kazni za neizpolnjevanje;

— ločevanje pomožnih storitev upravljanja zračnega prometa zaradi večje odprtosti konkurenci in tržnim silam;

— opredelitev ciljev, ki so v enakem obsegu usmerjeni v povečanje kakovosti storitev in krepitev učinkovitosti;

— večja vključenost uporabnikov zračnega prostora.

1.7 Evropska letalska industrija je v zelo slabem gospodarskem stanju, zaradi česar se je zaprlo že več tisoč delovnih mest. Izvajanje enotnega evropskega neba in njegova večja učinkovitost sta zato pomembna tudi za zaščito delovnih mest v tem delu vrednostne verige v letalstvu. Peti steber SES je pri tem temeljnega pomena za ustrezno reševanje izzivov, povezanih z zaposlovanjem, mobilnostjo delavcev, spremembami v kadrovanju in poklicnim usposabljanjem. Socialni dialog bi bilo treba zato okrepiti in ga ne bi smeli omejiti zgolj na sektor upravljanja zračnega prometa; vanj bi morali poleg predstavnikov navigacijskih služb zračnega prometa vključiti tudi druge socialne partnerje, ter ga razširiti na razpravo o socialnih posledicah za delavce v tem sektorju, letalske prevoznike in letališča ter razpravo o zaščiti delovnih mest v širši letalski industriji EU.

1.8 Države članice, vključno s tistimi, v katerih pri uvajanju enotnega evropskega neba prihaja do zamud, bi morale predložiti svoje strategije glede prihodnjega razvoja svojih sektorjev zračnega prometa.

1.9 Po mnenju EESO mora visoka raven varnosti, ki jo dosega zračni sektor EU, ostati najpomembnejša skrb. Treba je zagotoviti, da bodo ukrepi, nujni za uresničitev ekonomskih ciljev, še naprej povečevali tudi varnost.

## 2. Uvod

2.1 Dokončanje projekta o enotnem evropskem nebu (SES) je sestavni del postopka izboljševanja konkurenčnosti in rasti gospodarstva EU z nadaljnjo krepitvijo evropskega enotnega trga. Namen projekta je izboljšati splošno učinkovitost organizacije in upravljanja evropskega zračnega prostora. To med drugim vključuje zmanjšanje stroškov, izboljšanje varnosti in zmožljivosti ter omejitev vpliva na okolje. S tem naj bi zagotovili boljše, učinkovitejše in zanesljivejše pogoje letalskih potovanj za evropske državljane.

2.2 Iz nedavnih poročil Eurocontrol (poročilo o stroškovni učinkovitosti upravljanja zračnega prometa za leto 2010, osnutek istega poročila za leto 2011 in osnutek poročila Enote za oceno uspešnosti Eurocontrol za leto 2011) je mogoče sklepati, da so obdobje 2007–2011 zaznamovale številne spremembe. V analizah splošnih nihanj stroškovne učinkovitosti bi zato morali upoštevati glavne dogodke v tem obdobju.

2.3 Leta 2010 so stroški, povezani z razdrobljenostjo evropskega zračnega prostora, znašali 4 milijarde EUR. To vključuje 19,4 milijona minut preletnih zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa; vsak let je bil poleg tega v povprečju za 49 km daljši od direktnega leta. Gospodarski stroški na skupno uro letenja so na evropski ravni v obdobju od leta 2006 do leta 2009 nekoliko narasli (tj. za 1 % letno v realni vrednosti); leta 2010 so se občutno zvišali (tj. za 4,6 % letno v realni vrednosti), medtem ko so leta 2011 pred prvim referenčnim obdobjem SES II upadli (–4,3 %). Leta 2010 so stroški zagotavljanja upravljanja pretoka zračnega prometa ter komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe (ATM/CNS) upadli za 4,8 % v realni vrednosti, čemur je sledilo veliko povečanje stroškov na enoto zaradi zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa (+77,5 %), ki pa so v letu 2011 upadli za 42 %.

2.4 Zelo pomembna so velika nihanja pri skupnih stroških letalskih prevoznikov za zagotavljanje navigacijskih storitev zračnega prometa, ki so leta 2010 znašali od 179 do 849 EUR, tj. v razmerju ena proti pet. Pri petih največjih navigacijskih službah zračnega prometa, ki delujejo pod dokaj podobnimi gospodarskimi in operativnimi pogoji, so bile poleg tega ugotovljene velike razlike v stroških na enoto, ki so znašali od 466 do 720 EUR. Ta razkorak je jasen znak, da upravljanje pretoka zračnega prometa v Evropi ni optimizirano.

2.5 Iz rezultatov programov SES I in SES II (uvredena sta bila leta 2004 oziroma leta 2009) je razvidno, da so načela in splošna usmeritev pobude o enotnem evropskem nebu utemeljeni in da so v teku prizadevanja za optimizacijo pravil v zvezi z upravljanjem zračnega prometa, ki se že obrestujejo. Vendar pa sta programa pokazala tudi številne pomanjkljivosti, ki nastajajo predvsem zato, ker države članice niso jasno določile svojih prednostnih nalog na področju letalstva. Te segajo od vprašanj, kot je ustvarjanje dodane vrednosti za uporabnike zračnega prostora do doseganja čim večjega lastnega dobička iz naslova zračnih operacij ter uporabe letalstva kot orodja za regionalni in mikroekonomski razvoj. Učinkovitost in kakovost izvajanja navigacijskih storitev zračnega prometa v Evropi sta tako še vedno zelo pomanjkljivi, vendar pa za to ni nobenega pojasnila.

Tudi sedanja institucionalna ureditev ni najboljša, saj so zanjo značilna številna prekrivanja in vrzeli, različne zainteresirane strani pa nimajo skupne usmeritve. Institucionalni okvir enotnega evropskega neba je zato treba okrepiti.

2.6 SESAR je tehnološki del enotnega evropskega neba. Skupno podjetje SESAR je izvedlo študijo, v kateri je bilo ugotovljeno, da bi lahko makroekonomski učinek SESAR za evropsko gospodarstvo pomenil dodatni BDP v višini 419 milijard EUR in ustvaril kakih 320 000 delovnih mest. Za dokončanje programa SESAR bodo potrebne obsežne naložbe iz vseh delov vrednostne verige v letalstvu; te naložbe pa bo težko utemeljiti, če ne bo mogoče dokazati, da lahko na podlagi usklajene uporabe tehnologij v zraku in na zemlji, v sodelovanju z uporabniki zračnega prostora, izvajalci storitev navigacijskih služb in letalščiči, pričakujemo ustrezne donose. Za zagotovitev uspešne uvedbe SESAR je treba preoblikovati institucionalni okvir; hkrati morajo vse sodelujoče strani izvesti zanesljive študije stroškov in koristi za vse naložbene projekte vzdolž celotne vrednostne verige v letalstvu.

2.7 Evropska komisija zato načrtuje objavo zakonodajnega svežnja (SES II +), ki temelji na sedanjih pobudah v zvezi z enotnim evropskim nebom in katerega cilj bo nadaljnje izboljšanje stroškovne učinkovitosti, zmožljivosti, varnosti in kakovosti zakonodaje.

2.8 Cilji pobude SES II + naj bi bili po informacijah Evropske komisije naslednji:

- učinkovitejše upravljanje navigacijskih storitev zračnega prometa z oživitvijo funkcionalnih blokov zračnega prostora, zagotovljeno financiranje za uvedbo SESAR, nadgradnja sistema zaračunavanja pristojbin za kontrolo zračnega prometa, posodobitev tehnologije z dokončanjem SESAR in oblikovanje učinkovitejših ciljev glede uspešnosti;
- izboljšanje sedanjega podpovprečno učinkovitega institucionalnega okvira z različnimi ukrepi: za gospodarsko ureditev naj poskrbi predvsem Evropska komisija, organizacija EASA pa naj bo pristojna za tehnično ureditev in nadzor, priznanje Eurocontrol kot organa za podporo tem institucijam, sprememba vodenja organa upravljavca mreže in pojasnitev okvirov za SES in EASA z odpravo prekrivanj, nato pa tudi z vzpostavitvijo evropske letalske agencije, ki bi zajemala vse vidike nadzora v okviru evropske letalske industrije – vključno s tehničnimi, gospodarskimi in varnostnimi vprašanji;
- prenovitev zakonodajnih instrumentov v enem, enotnem aktu;
- poziv državam članicam, naj Eurocontrol uskladijo z novim institucionalnim okoljem.

## 3. Splošne ugotovitve

3.1 EESO se v skladu s svojima predhodnima mnenjema TEN/451 (20. junij 2011) in TEN/354-355 (21. januar 2009) popolnoma strinja, da je potrebna pravočasna in celovita

izvedba pobud EU o enotnem evropskem nebu in SESAR: to bi moralo biti še toliko bolj nujno, ker je gospodarski položaj številnih evropskih letalskih prevoznikov trenutno zelo slab.

3.2 EESO pričakuje, da bo izvedba svežnja o enotnem evropskem nebu dokončana v celoti, tj. v okviru, ki je bil dogovorjen leta 2004 oziroma 2009. Za to zadostujejo pravni instrumenti, ki jih Evropski komisiji zagotavljajo predpisi EU.

3.3 EESO zato pozdravlja načrt Komisije, da ponovno spodbudi uvedbo enotnega evropskega neba. Za pravočasno in celovito izvedbo pobude je izjemno pomembno, da države članice EU spoštujejo svoje politične zaveze. Bistveno pa je tudi, da je Evropska komisija še naprej trdno na čelu in prevzema vso odgovornost v celotnem procesu izvajanja.

3.4 Zaradi razmeroma slabih rezultatov uvajanja enotnega evropskega neba po začetku veljavnosti programov SES I aprila 2004 in SES II decembra 2009 EESO meni, da bi se morali pri reviziji pravnega okvira, povezanega s sedanjo pobudo, osredotočiti ne zgolj na institucionalni razvoj, temveč tudi na izboljšanje naslednjih elementov:

- pristop od spodaj navzgor bi bilo treba dopolniti s komponentami od zgoraj navzdol;
- jasna predstavitev strategij držav članic, zlasti tistih, ki bi lahko ovirale uvajanje enotnega evropskega neba;
- okrepitev pravočasnega in obsežnega uvajanja enotnega evropskega neba z določitvijo kazni za kršitve;
- obvezno ločevanje pomožnih storitev upravljanja zračnega prometa zaradi večje odprtosti konkurenci in tržnim silam;
- opredelitev ciljev, ki so v enakem obsegu usmerjeni v povečanje kakovosti storitev in krepitev učinkovitosti;
- večja vključenost uporabnikov zračnega prostora;
- širša udeležba socialnih partnerjev – ne le predstavnikov navigacijskih služb zračnega prometa – kot del socialnega dialoga v okviru SES II +.

#### 4. Posebne ugotovitve

4.1 EESO obžaluje, da velika večina držav članic, ki naj bi izpolnile cilje glede uspešnosti, tega ni storila, kar zanje ni imelo nikakršnih dejanskih pravnih posledic. Iz nacionalnih načrtov glede uspešnosti, ki so jih te države predložile pred kratkim, je razvidno, da so svoje cilje še bolj oklestile. Da bi torej zagotovili, da bodo države članice ustvarile večjo sinergijo znotraj svojih funkcionalnih blokov zračnega prostora, nato pa tudi

med njimi, je jasno, da morajo sprejeti ambiciozne cilje glede uspešnosti, vzpostaviti učinkovit mehanizem kazni ter oblikovati jasne in nedvoumne strategije, vse skupaj pa bi bilo treba dopolniti z nujno vseevropsko uskladitvijo zakonodaje na tem področju. Enotno evropsko nebo bi moralo v Evropi spodbuditi razvoj potrebnih skupnih pravnih instrumentov (tj. civilnega prava) in sprejetje skupnega pristopa glede sektorja evropske zračne obrambe.

4.2 EESO meni, da je treba povečati pristojnosti na ravni EU in funkcionalnih blokov zračnega prometa; na ta način bi odpravili sedanji problem, da države članice ščitijo predvsem lastne nacionalne navigacijske službe zračnega prometa oziroma jih uporabljajo kot instrumente nacionalnega gospodarstva, namesto da bi ustvarjale dodano vrednost za uporabnike zračnega prostora in stranke oziroma potnike. Vseevropski cilji glede uspešnosti bi morali zagotoviti uresničitev ciljev na visoki ravni, povezanih z enotnim evropskim nebom, za leto 2020: trikratno povečanje zmogljivosti v primerjavi z letom 2005, kjer je to potrebno, 10-odstotno zmanjšanje okoljskega vpliva letov, 50-odstotno znižanje cen storitev upravljanja zračnega prometa za njegove uporabnike in postopno odpravljanje razdrobljenosti nacionalnih zračnih prostorov.

4.3 EESO poudarja, da je treba zagotoviti neodvisnost organa EU za oceno uspešnosti. Njegove dejavnosti bi bilo treba ločiti od dejavnosti organizacije Eurocontrol ter jih prenesti na samostojen organ EU v pristojnosti Komisije. EU bi morala temu organu poleg tega dodeliti vidnejšo vlogo v procesu določanja vseevropskih ciljev in nacionalnih načrtov glede uspešnosti. Preveliko zastopanost navigacijskih služb zračnega prometa bi bilo treba omejiti.

4.4 EESO meni, da bi bilo treba na ravni EU določiti kazni in spodbude za preprečevanje neizpolnjevanja ciljev glede uspešnosti ter zagotoviti, da ti cilji niso povezani z nacionalnimi interesi. Še zlasti bi bilo treba poskrbeti za povezavo med stopnjo donosa naložb navigacijskih služb zračnega prometa in lastniškimi deleži njihovih delničarjev ter rezultati glede uspešnosti.

4.5 EESO obžaluje, da pobuda o funkcionalnih blokih zračnega prometa večinoma ni prinesla rezultatov in da zakonsko določeni rok iz SES II, tj. 4. december 2012, ni bil upoštevan. Tem pobudam bi bilo treba z odločnejšim usmerjanjem na ravni EU od zgoraj navzdol dati nov zagon, s čimer bi zagotovili, da bodo funkcionalni bloki imeli resnične in ne le navidezne koristi. Upravljavca mreže v okviru programa enotnega evropskega neba bi zato moral imeti možnost, da predlaga in izvaja s tem povezane specifične projekte ter s tem ob upoštevanju jasnih rokov kar najbolj izboljša upravljanje funkcionalnih blokov in zračni prostor ter zagotovi tehnične in človeške vire. Za neizpolnjevanje bi bilo treba določiti kazni. Upravljavca mreže in zainteresirani uporabniki zračnega prostora bi poleg tega morali imeti možnost sodelovanja v vlogi opazovalcev v glavnih organih funkcionalnih blokov zračnega prostora.

4.6 Države članice se za prispevek k Odboru EU za enotno evropsko nebo odločajo bolj iz nacionalnih interesov kot zaradi ciljev EU. Zadnji sklep navedenega odbora o programu učinkovitosti in zaračunavanja pristojbin za obdobje 2015–2019 je izvajanje enotnega evropskega neba znova zavrl. EESO predlaga, da se uporabnikom zračnega prostora in navigacijske službe zračnega prometa omogoči, da v vseh dejavnostih tega odbora sodelujejo kot opazovalci in imajo pravico do dajanja pobud.

4.7 EESO znova pozdravlja načrt Komisije, da na novo preuči ločevanje pomožnih storitev upravljanja zračnega prometa kot način za boljšo osredotočenost na stranke in večjo učinkovitost. Postopek ločevanja bi bilo treba pospešiti z zakonodajnimi instrumenti EU. V zvezi s tem EESO izraža obžalovanje, da Komisiji do zakonsko določenega roka 4. decembra 2012 ni uspelo pripraviti in predložiti študije za Evropski parlament in Svet, v kateri bi ocenila pravne, varnostne, industrijske, gospodarske in družbene vplive uporabe tržnih načel pri zagotavljanju storitev komunikacij, navigacije, nadzora in letalskih informacij ter ob tem upoštevala napredek pri funkcionalnih blokih zračnega prostora in razpoložljivo tehnologijo.

4.8 EESO meni, da bi bilo treba v zakonodajo o SES II + vključiti razlikovanje med združenimi ključnimi navigacijskimi storitvami zračnega prometa in pomožnimi storitvami, kot so komunikacijske, navigacijske in nadzorne storitve, meteorološke storitve in usposabljanje, ter odpreti trg za te storitve, kar bi omogočilo večjo učinkovitost, višjo kakovost in splošno znižanje stroškov. Odbor ugotavlja, da je bilo na pomen nadaljnje liberalizacije pomožnih storitev opozorjeno tudi v oceni učinka zakonodaje o SES II + in na konferenci o SES na visoki ravni v Limasolu. Veljavna zakonodaja omogoča ločevanje na nacionalni ravni, vendar pa države članice še vedno omahujejo pri uporabi tega orodja za izboljšanje uspešnosti. Za zagotavljanje komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih ter meteoroloških storitev bi morali vedno veljati tržni pogoji in se uporabljati razpisni postopki, kadar koli je to mogoče. Tržnih pogojev poleg tega ne bi smeli kombinirati z mehanizmom za imenovanje ponudnikov na istem trgu, saj bi sicer slednji prevladal. Prepovedati bi bilo treba vse lokalne in obsežne navzkrižne subvencije.

4.9 Razmisliti bi bilo treba o novem konceptu Eurocontrol o centraliziranih storitvah, vendar pod pogojem, da bodo te temeljile na sprejemljivih poslovnih primerih, ki so jih odobrile tudi operativne zainteresirane strani (letalski prevozniki, navigacijske službe zračnega prometa in letališča), in na odprtih javnih razpisih za pogodbe za določen čas, ki se dodelijo podjetjem z najboljšo ponudbo.

4.10 EESO opozarja, da bi lahko različne naprave navigacijskih služb zračnega prometa povezali z vzpostavitevijo konsoli-

dacijskih centrov. Koristno izhodišče bi bil lahko koncept t. i. virtualnega centra. Ta pristop omogoča uporabo popolnoma standardiziranih metod za delovanje enot služb zračnega prometa na različnih lokacijah, ki uporabljajo povsem standardizirane, vendar prilagodljive metode delovanja, postopke in opremo, in sicer na tak način, da jih uporabniki zračnega prostora dojemajo kot enoten sistem. To potrjujejo tudi sedanji programi enotnega evropskega neba, kot sta SERA in SESAR. Taka ureditev omogoča popolno tehnično in operativno interoperabilnost sodelujočih navigacijskih služb zračnega prometa, to pa nato sektorjem, ki so dodeljeni določeni enoti, omogoča začasen prenos pod operativno odgovornost druge enote. Na ta način bi lahko čez noč kar najbolj izkoristili območne centre za kontrolo letenja in zagotovili stalno optimalno delovanje.

4.11 EESO zato meni, da bi morala biti zakonodaja SES II + ustrezen regulativni okvir za dosledno in usklajeno vodenje in usmerjanje uvajanja ukrepov za standardizacijo. V okviru funkcionalnih blokov zračnega prostora bi bilo treba vzpostaviti skupen usmerjevalni organ, da bi tako zagotovili dosledno in usklajeno uporabo. Ukrepi za standardizacijo so realen in učinkovit način doseganja vseevropskih ciljev glede uspešnosti.

4.12 EESO pozdravlja načrte Komisije za razširitev obsega nalog in pristojnosti upravljavca mreže v okviru programa enotnega evropskega neba. V zvezi s tem je izjemno pomembno, da bodo uporabniki zračnega prostora lahko sodelovali pri sprejemanju strateških odločitev, ki vplivajo na delovanje mreže, in da bodo navigacijske službe zračnega prometa vključene v sprejemanje odločitev glede delovanja na lokalni ravni.

4.13 EESO ugotavlja, da Komisija načrtuje razširitev obsega delovanja Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), da bo ta urejala vsa vprašanja v zvezi s tehničnimi predpisi in nadzorom, vključno s področji, ki niso povezana z varnostjo. Strinja se, da bi to lahko bil pravi pristop, vendar pa izraža zaskrbljenost, da bi preobremenitev agencije z novimi nalogami celo ob uporabi koncepta prednostnih nalog, ki temeljijo na tveganju, prinesla več težav kot koristi in da se zato ne bi več ukvarjala zgolj s svojo temeljno nalogo zagotavljanja varnosti. EESO zato meni, da razširitev obsega dejavnosti EASA v tem trenutku ne bi smela biti prednostnega pomena. Prepričan pa je, da bi lahko morebitno podvajanje okvirov EASA in SES odpravili z ustreznimi mehanizmi usklajevanja med EASA, Eurocontrol in Komisijo, ne da bi bilo treba pri tem spremeniti tudi institucionalni okvir.

4.14 Eurocontrol ima zelo pomembno vlogo pri operativnem uvajanju enotnega evropskega neba. Da bi v prihodnje zagotovili učinkovito izvajanje centraliziranih storitev, kot jih zagotavlja upravljavac mreže, bo potrebna revizija veljavne konvencije Eurocontrol.

4.15 EESO v zvezi s SESAR poudarja, da je treba zagotoviti zadostna javna sredstva v podporo usklajenemu uvajanju elementov na zemlji in v zraku. Operativni vlagatelji (uporabniki zračnega prostora, navigacijske službe zračnega prometa in letališča) bi poleg tega morali imeti vidnejšo vlogo pri urejanju uporabe SESAR, kar zadeva odločanje o prednostnih nalogah; te bi morale temeljiti na jasnih primerih iz poslovne prakse. EESO opozarja na pomen izvajanja SESAR kot ključnega evropskega infrastrukturnega projekta. Izredno je zaskrbljen zaradi morebitnih zniževanj proračuna instrumenta za povezovanje Evrope, kar bi lahko vplivalo na nadaljevanje njegovega izvajanja. Izjemno pomembno je tudi, da se pripravijo morebitni prihodnji modeli financiranja za uporabo SESAR v vojaške namene.

4.16 EESO ne podpira predloga Komisije o uvedbi modulacije cen za močno obremenjene linije. To sploh ne bi izboljšalo uporabe zmogljivosti zračnega prostora, temveč bi upravljavce zrakoplovov prisililo, da letijo na daljših progah, kar bi bilo v nasprotju s cilji EU o omejitvi emisij kot načinom za boj proti podnebnim spremembam. Tak sistem bi bil poleg tega tudi nepravičen, saj upravljavci zrakoplovov že plačujejo ceno preobremenitve v obliki posrednih stroškov, ki nastajajo zaradi zamud. Tak pristop bi pomenil dvojno kazen, kar je popolnoma nesprejemljivo, zlasti ker upravljavci zrakoplovov preletne pristojbine uporabljajo za financiranje posodobitve infrastrukture, s katero naj bi preobremenitev nato tudi zmanjšali.

4.17 EESO ravno nasprotno meni, da bi se morali pri modulaciji cen osredotočiti na spodbujanje upravljavcev zrakoplovov, da kupijo potrebno opremo za izboljšanje delovanja celotnega sistema upravljanja zračnega prometa. To bi bilo mogoče doseči z uporabo javnih sredstev za zmanjšanje uporabnin za tiste upravljavce zrakoplovov, ki med prvimi vlagajo v tehnologije

SESAR. Ta pristop bi nato lahko dopolnili z nadaljnjimi ukrepi, kot je zagotavljanje najboljših storitev najbolj opremljenim (angl. *Best Equipped, Best Served*), ki ga EESO popolnoma podpira.

## 5. Socialni dialog

5.1 Evropska letalska industrija je v zelo slabem gospodarskem stanju, zaradi česar se je ukinilo že več tisoč delovnih mest. Izvajanje enotnega evropskega neba in njegova večja učinkovitost sta zato pomembna tudi za zaščito delovnih mest v tem delu vrednostne verige v letalstvu. Peti steber SES je pri tem temeljnega pomena za ustrezno reševanje izzivov, povezanih z zaposlovanjem, mobilnostjo delavcev, spremembami v kadrovanju in poklicnim usposabljanjem. Socialni dialog bi bilo treba zato okrepiti in ga ne bi smeli omejiti zgolj na sektor upravljanja zračnega prometa, temveč bi morali vanj poleg predstavnikov navigacijskih služb zračnega prometa vključiti tudi druge socialne partnerje ter ga razširiti na razpravo o socialnih posledicah za delavce v tem sektorju, letalske prevoznike in letališča ter razpravo o zaščiti delovnih mest v letalski industriji EU.

5.2 EESO je prepričan, da je za prehod izjemnega pomena učinkovit in stalen socialni dialog. Če pri tem prehodu ne bodo sodelovali tudi vsi uslužbenci, je možnost za uspeh zelo majhna. Zlasti nove tehnologije in operativni koncepti v okviru SESAR bodo spremenili tradicionalno vlogo kontrolorjev zračnega prometa, ki bodo postali upravljavci zračnega prometa.

5.3 Pomembno je, da se v socialnem dialogu znotraj okvira SES upoštevajo pomisleki vseh, ki sodelujejo pri izvajanju programa. Trenutna prevlada predstavnikov navigacijskih služb zračnega prometa zato ni upravičena in lahko vodi v nadaljnjo diskriminacijo drugih pomembnih akterjev v tej panogi.

V Bruslju, 17. aprila 2013

*Predsednik*  
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora  
Henri MALOSSE