

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa**

COM(2008) 388 wersja ostateczna — 2008/0127 (COD)

oraz

**Wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającego dyrektywę 2006/23/WE**

COM(2008) 390 wersja ostateczna — 2008/0128 (COD)

(2009/C 182/11)

Sprawozdawca: **Jacek KRAWCZYK**

Dnia 4 września 2008 r. i 18 lipca 2008 r., Rada Europejska, działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

COM(2008) 388 wersja ostateczna — 2008/0127 (COD)

oraz

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającego dyrektywę 2006/23/WE

COM(2008) 390 wersja ostateczna — 2008/0128 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 10 listopada 2008 r. Sprawozdawcą był Jacek KRAWCZYK.

Na 450. sesji plenarnej w dniach 14–15 stycznia 2009 r. (posiedzenie z 15 stycznia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 131 głosami — 5 osób wstrzymało się od głosu — następującą opinię:

## 1 Wnioski i zalecenia

1.1 Szybkie i pełne urzeczywistnienie europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) w oparciu o odpowiedni wniosek Komisji jest bardzo ważnym strategicznie krokiem w kierunku rozwoju integracji europejskiej i wzmocnienia europejskiego wspólnego rynku. Zwiększa ono także europejską spójność społeczną i mobilność społeczną.

1.2 Komitet z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji, przestrzegając go jako ważny krok na drodze do urzeczywistnienia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Pakiet ten znany jako jednolita europejska przestrzeń powietrzna II (SES II) zawiera propozycje naprawy wielu niedostatków towarzyszących realizacji SES I, która miała miejsce w 2004 r.

1.2.1 Nie należy zatem opóźniać wniosku legislacyjnego w sprawie SES II. EKES wzywa ustawodawcę UE do zawarcia ostatecznego porozumienia przed marcem 2009 r. Aby osiągnąć cele jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest rzeczą niezmiernie istotną, aby ustawodawca UE (Rada i Parlament) uwzględnił w tym kontekście wszystkie najważniejsze punkty wniosku Komisji.

1.3 Równoległe do wzrostu natężenia ruchu lotniczego należy przede wszystkim poprawić wymogi jego bezpieczeństwa.

1.4 W szczególności EKES zdecydowanie popiera:

— propozycje dotyczące ram monitorowania skuteczności działania i wiążących celów w tym zakresie, o ile skuteczność oceniana jest według czterech następujących kluczowych kryteriów, takich jak bezpieczeństwo, przepustowość, środowisko naturalne oraz efektywność ekonomiczna;

- rozszerzenie zakresu odpowiedzialności Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) na kwestie bezpieczeństwa lotnisk oraz zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i służb żeglugi powietrznej (ANS);
- uznanie wagi czynnika ludzkiego w bezpieczeństwie lotniczym;
- większe starania na rzecz zwiększania kompetencji personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo; wdrażanie systemu propagującego zgłaszanie incydentów lotniczych na zasadzie dobrowolności i poufności (ang. *just culture*);
- zmianę brzmienia art. 5 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej, skreślonego we wniosku SES II, tak aby umożliwić poszerzenie systemu certyfikacji na cały personel łańcucha bezpieczeństwa, a w pierwszym rzędzie na personel zajmujący się elektronicznymi systemami bezpieczeństwa lotniczego (ATSEP);
- ustalenie, że najpóźniej w 2012 r. utworzone zostaną funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej;
- dalsze wspieranie projektu dotyczącego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) i metod jego finansowania;
- wzmocnienie funkcji europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM);
- reforma Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL);
- uwzględnienie ograniczeń w przepustowości lotnisk;
- zmianę artykułu 18 a — EKES nie sprzeciwia się przeprowadzeniu badania, o ile nie ma ono wyraźnie na celu wprowadzenia mechanizmów rynkowych w służbach pomocniczych ATM.

1.5 Maksymalne usprawnienie europejskiego ATM dzięki wdrożeniu SES II znacząco przyczyni się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> przez sektor transportu lotniczego. Skrócenie tras przelotowych może zredukować emisje CO<sub>2</sub> o prawie 5 milionów ton rocznie. Usprawnienie zarówno zarządzania ruchem lotniczym jak i systemu funkcjonowania lotnisk mogłoby zmniejszyć emisje do 12 % w wypadku każdego lotu o średniej długości, tj. o 16 mln ton CO<sub>2</sub> rocznie.

1.6 Jakkolwiek SES II cieszy się na ogół szerokim poparciem ze strony różnych zainteresowanych podmiotów, konieczne są dalsze konsultacje w sprawie przepisów wykonawczych po zatwierdzeniu SES II. Konsultacje takie należałoby podjąć na każdym szczeblu realizacji SES II (unijnym, krajowym i regionalnym) oraz pomiędzy partnerami i zainteresowanymi podmiotami ze strony społecznej i z branży przemysłowej.

1.7 Realizacja SES II przyniesie obywatelom i konsumentom korzyści w postaci:

- zwiększenia poziomu bezpieczeństwa;
- skrócenia czasu podróży;
- poprawy jakości usług i obsługi, w tym większej niezawodności i lepszej przewidywalności rozkładów lotów, a w konsekwencji zmniejszenia liczby połączeń straconych przez pasażerów tranzytowych;
- obniżenia taryf lotniczych dzięki niższym kosztom ponoszonym przez linie lotnicze;
- zmniejszenia indywidualnych emisji CO<sub>2</sub>.

## 2 Wprowadzenie

2.1 Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę rozporządzenia (WE) nr 549/2004 ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej <sup>(1)</sup>, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej <sup>(2)</sup>, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej <sup>(3)</sup> oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym <sup>(4)</sup> (pierwszego pakietu legislacyjnego w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej) stworzyło podstawy prawne dla jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) na szczeblu europejskim. EKES odniósł się do pierwotnego rozporządzenia w opiniach sporządzonych w 2002 r.: w TEN/080 w sprawie planu działania/jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz w TEN/098 w sprawie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

2.2 Masowy wzrost popytu na transport lotniczy skutkuje przeciążeniem infrastruktury: 4 700 komercyjnych statków powietrznych wykonuje 28 tys. lotów dziennie, obciążając porty lotnicze i służby zarządzania ruchem lotniczym do granic ich możliwości. Rozszerzenie UE oraz aktywna polityka sąsiedztwa zwiększyły europejski rynek lotniczy do 37 państw z ponad 500 mln mieszkańców <sup>(5)</sup>.

2.3 Rozdrobnienie służb zarządzania ruchem lotniczym utrudnia optymalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury i stwarza niepotrzebne obciążenie finansowe dla lotnictwa opiewające na kwotę około 1 mld euro (przeciętnie statek powietrzny ma trasę przelotową o 49 km dłuższą od niezbędnej). W 2007 r. brak efektywności w przelotach był powodem zbieżności z trasy o długości 468 mln kilometrów, prowadząc do dodatkowych kosztów dla przemysłu lotniczego w wysokości 2,4 mld euro. W 2007

(1) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

(2) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

(3) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

(4) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

(5) Szereg sąsiadujących krajów zdecydowało się wejść do wspólnej europejskiej przestrzeni powietrznej, aby uzyskać impuls dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia.

r. opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego wyniosły 21,5 mln minut, co przełożyło się na dodatkowe niepotrzebne koszty dla linii lotniczych, a w konsekwencji również dla klientów, w wysokości 1,3 mld euro.

2.4 W reakcji na usilne żądania uproszczenia i zwiększenia skuteczności ram prawnych dotyczących lotnictwa w Europie, wysuwane przez przemysł, państwa członkowskie i inne zainteresowane strony, w lipcu 2007 r. grupa wysokiego szczebla ds. przyszłości ram prawnych lotnictwa europejskiego przedłożyła sprawozdanie zawierające zbiór zaleceń dotyczących metod poprawy działania systemu lotnictwa europejskiego i zarządzania nim. Sprawozdanie to oraz sprawozdania składane przez komisję ds. oceny skuteczności działania, funkcjonującą w ramach struktur organizacji Eurocontrol, dowiodły, że podczas projektowania i wdrażania sieci zarządzania europejskim ruchem lotniczym (EATMN) należy uwzględnić efektywność i bezpieczeństwo całej sieci transportu lotniczego na szczeblu UE oraz zrównoważony rozwój środowiska naturalnego.

2.5 W grudniu 2007 r. EASA przedłożyła Komisji opinię w sprawie lotnisk. Następnie w kwietniu 2008 r. EASA przedstawiła opinię w sprawie systemu zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej. Wyrażano w niej poparcie dla dokończenia procesu rozpoczętego w 2002 r. poprzez rozszerzenie zadań powierzonych EASA o aspekty bezpieczeństwa lotnisk oraz o usługi w zakresie zarządzania ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej.

2.6 W dniu 25 czerwca 2008 r. Komisja Europejska opublikowała pakiet komunikatów „Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II: w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa” COM(2008) 388, COM(2008) 389/2, COM(2008) 390.

### 3 Wniosek Komisji (SES II)

3.1 W celu zakończenia procesu tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej niezbędne jest przyjęcie dodatkowych środków na poziomie Wspólnoty, aby poprawić funkcjonowanie europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak bezpieczeństwo, przepustowość, efektywność ekonomiczna oraz środowisko naturalne, spełniając jednocześnie nadrzędne założenia dotyczące bezpieczeństwa.

3.2 Jednolita europejska przestrzeń powietrzna II (SES) składa się z czterech filarów:

Filar pierwszy obejmuje system regulacji w zakresie efektywności:

- a) Wzmocnienie skuteczności działania systemu ATM poprzez utworzenie niezależnego organu oceniającego skuteczność działania, który byłby odpowiedzialny za monitorowanie i ocenę efektywności działania systemu. Do jego zadań należałoby opracowywanie wskaźników dla różnych obszarów działalności i proponowanie ogólnowspólnotowych celów (ilość opóźnień, zmniejszenie kosztów, skrócenie tras). Komisja będzie odpowiedzialna za zatwierdzanie celów w zakresie efektywności i przekazywanie ich do realizacji na szczeblu krajowym. Uzgodnione cele będą wiążące;
- b) Ułatwianie integracji świadczenia usług dzięki wsparciu przez Komisję utworzenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej poprzez ustalenie nieprzekraczalnych

terminów wdrożenia (najpóźniej do końca 2012 r.), rozszerzenie zakresu stosowania na niższy poziom przestrzeni powietrznej aż do portu lotniczego oraz usunięcie krajowych barier prawnych i instytucjonalnych;

- c) Wzmocnienie funkcji zarządzania siecią poprzez szereg działań realizowanych przez różne podmioty, w tym: projektowanie europejskiej sieci tras, zarządzanie ograniczonymi zasobami, zarządzanie przepływem ruchu, zarządzanie wdrażaniem technologii SESAR i dostawami elementów infrastruktury na poziomie europejskim.

Drugi filar: ramy jednolitego bezpieczeństwa:

Począwszy od 2002 r. kompetencje EASA były stopniowo rozszerzane o kwestie zdatności do lotu statków powietrznych, eksploatacji statków powietrznych i licencjonowania załóg lotniczych. W związku z takim podejściem Komisja proponuje rozszerzenie kompetencji Agencji o pozostałe kluczowe kwestie bezpieczeństwa na lotniskach oraz o zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej.

Trzeci filar SESAR — technologiczny i operacyjny aspekt SES

Europa musi przyspieszyć opracowanie systemu ATM odpowiadającego wyzwaniom i zsynchronizować zarówno wdrożenia na pokładach samolotów, jak i na ziemi. SESAR ma podnieść poziom bezpieczeństwa dziesięciokrotnie, dzięki czemu możliwe będzie sprostanie obsłudze trzykrotnie większego ruchu lotniczego za połowę dzisiejszych kosztów przypadających na jeden lot. W 2006 r. EKES przygotował opinię — TEN/232 — w której wyraził pełne poparcie dla wdrożenia systemu SESAR.

Czwarty filar — zarządzanie przepustowością na ziemi

Obejmuje on lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury, poprawę planowania infrastruktury, wspieranie intermodalności i poprawę dostępu do portów lotniczych oraz ustanowienie wspólnotowego centrum monitorowania przepustowości portów lotniczych.

### 4 Uwagi szczegółowe

4.1 EKES zdecydowanie popiera ustanowienie systemu skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (ANSP) (zob. art. 11).

4.1.1 EKES przyjmuje z dużym zadowoleniem propozycję ustanowienia ram oceny skuteczności działania (zob. art. 11 rozporządzenia ramowego). EKES popiera utworzenie tego rodzaju systemu jako czynnika umożliwiającego poprawę skuteczności działania. Aby osiągnąć cele określone w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej niezwykle ważne jest, by ustawodawca UE (Rada i Parlament) uwzględnił w tym kontekście wszystkie najważniejsze punkty wniosku Komisji.

4.1.2 EKES popiera propozycję ustanowienia ram oceny skuteczności działania (zob. art. 11 rozporządzenia ramowego), o ile skuteczność oceniana jest według czterech następujących kluczowych kryteriów, takich jak bezpieczeństwo, przepustowość, środowisko naturalne oraz efektywność ekonomiczna (w kolejności ich znaczenia).

4.1.3 Istotne jest także, aby cele krajowe i regionalne były spójne z celami określonymi w ramach całej sieci. Dlatego też niezbędne jest, by Komisja zatwierdziła krajowe (i regionalne) plany poprawy skuteczności działania. Będzie to również wymagało skutecznego i sprawnego procesu konsultacyjnego na szczeblu europejskim, regionalnym i krajowym by zapewnić, że cele poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (ANSP) są zgodne z celami jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i uzupełniają je.

4.1.4 EKES jest zdania, że należy położyć nacisk na bezpieczeństwo, efektywność (ekologiczną) każdego lotu, efektywności kosztów oraz zdolności przewozowe (opóźnienia) przed przejściem do innych kwestii. Przy określeniu celów należy uwzględnić odpowiednią równowagę między różnymi kluczowymi obszarami działalności, by odzwierciedlić różnorodność operacji w obrębie Europy.

4.1.5 EKES uważa, że ustanawianie i osiąganie celów związanych z bezpieczeństwem będzie możliwe jedynie po wprowadzeniu systemów zgłaszania incydentów oraz zarządzania bezpieczeństwem we wszystkich państwach europejskich. Z uwagi na różne systemy prawne w Europie obecnie gromadzone dane są niekompletne. We wszystkich państwach członkowskich należy wdrożyć system zachęcający do dobrowolnego i poufnego zgłaszania zdarzeń lotniczych (ang. *just culture*) aby zapewnić otwartość i kompletność sprawozdań z zakresu bezpieczeństwa lotów.

4.1.6 EKES jest zdania, że potrzebne jest utworzenie rzeczywistego niezależnego i wyposażonego w odpowiednie środki organu ds. oceny skuteczności działania, odpowiedzialnego za monitorowanie i ocenę działania systemu i składanie bezpośredniego sprawozdania Komisji Europejskiej. Należałoby również przewziąć procedurę apelacji.

4.1.7 EKES pragnie podkreślić, że organ oceniający skuteczność działania oraz krajowe organy nadzorujące muszą być niezależne i rozdzielone od organizacji podlegających ocenie (pod względem zarządzania, lokalizacji i personelu). Niezależność ta jest nieodłącznym elementem wiarygodności procesu przeglądu.

## 4.2 Bezpieczeństwo/EASA

4.2.1 EKES zdecydowanie popiera rozszerzenie zakresu kompetencji EASA o kwestie związane z ATM oraz o zagadnienia uwzględnione w rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa lotnisk, by zapewnić zintegrowane podejście do bezpieczeństwa w Europie. Jest rzeczą kluczowej wagi, by prawodawca UE nie opóźniał rozszerzenia zakresu zadań EASA. Jest to zwłaszcza istotne dla zapewnienia pomyślnej realizacji głównego planu SESAR, które będzie wymagało ścisłej integracji systemów naziemnych i powietrznych.

4.2.2 Jest niezmiernie ważne, by przepisy bezpieczeństwa dotyczące EASA były oparte na możliwej do akceptacji ocenie

wpływu uregulowań prawnych i by instytucje UE zapewniły dostępność odpowiednich środków publicznych tak, by umożliwić EASA zgromadzenie wymaganej wiedzy fachowej do pełnienia tych dodatkowych funkcji.

4.2.3 EKES wzywa państwa członkowskie UE, by zapewniły opracowanie harmonogramu przewidującego stopniowe zaprzestanie działań realizowanych w ramach Przepisów Bezpieczeństwa Eurocontrolu (Komisja Regulacji Bezpieczeństwa/Jednostka Regulacji Bezpieczeństwa — SRC/SRU) i przeniesienie odpowiedzialności do EASA. Eurocontrol będzie odgrywał kluczową rolę w procesie przenoszenia zadań do EASA, ale w momencie, gdy EASA dysponować już będzie odpowiednimi kompetencjami, dalsze asygnowania środków do organizacji Eurocontrol nie będzie już uzasadnione. Zatem należy wprowadzić klauzulę wygaśnięcia w stosunku do wszystkich działań prowadzonych w ramach Eurocontrol SRU/SRC. W tym kontekście EKES pragnie odwołać się do modelu, który został pomyślnie zastosowany przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) (zob. sprawozdanie grupy roboczej ds. przyszłości JAA [*Future of the JAA — FUJA*]), a następnie zatwierdzone przez wszystkich dyrektorów generalnych ds. lotnictwa cywilnego (Deca) w ramach Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego ECAC). Możliwe byłoby rozszerzenie stosowania tego modelu o kompetencje sprawowane w ramach Eurocontrol SRC/SRU.

4.2.4 EKES jest zdania, że wprowadzenie systemu propagującego zgłaszanie incydentów lotniczych na zasadzie dobrowolności i poufności (ang. *just culture*) powinno być jednym z głównych celów proponowanego pakietu obejmującego wdrożenie systemów zarządzania bezpieczeństwem i zgłaszania incydentów. Jednolite wdrożenie systemu propagującego zgłaszanie zdarzeń lotniczych w formie zatwierdzonej przez grupę wysokiego szczebla jest koniecznym warunkiem zapewnienia dostępności danych statystycznych dotyczących bezpieczeństwa. Umożliwi to w ramach proponowanego systemu skuteczności działania wiarygodne monitorowanie osiągnięć w dziedzinie bezpieczeństwa i określanie celów w tym zakresie.

4.2.5 EKES zwraca się do Rady i Parlamentu o zmianę brzmienia art. 5 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej, skreślonego we wniosku SES II, tak aby umożliwić poszerzenie systemu certyfikacji na cały personel łańcucha bezpieczeństwa, a w pierwszym rzędzie na personel zajmujący się elektronicznymi systemami bezpieczeństwa lotniczego (ATSEP).

## 4.3 Właściwa kultura, czynnik ludzki oraz kompetencje pracowników

4.3.1 EKES ubolewa, że zaproponowany wniosek legislacyjny nie zawiera piątego filara dotyczącego właściwej kultury, czynnika ludzkiego oraz kompetencji pracowników. Zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej jeszcze długo będą bardzo zależne od czynnika ludzkiego, który jest w związku z tym ściśle powiązany z utrzymaniem i podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa lotniczego. Stąd też należy szczególnie troszczyć się o kompetencje personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo.

## 4.4 Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB)

4.4.1 EKES zdecydowanie wypowiada się za potrzebą wprowadzenia dla wszystkich państw członkowskich wiążącego terminu (najpóźniej do końca 2012 r.) utworzenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej spełniających określone wskaźniki wykonania, ponieważ pierwszy pakiet dotyczący SES nie określał terminu wprowadzenia FAB, przez co nie utworzono żadnego FAB.

4.4.2 W tym kontekście jest bardzo ważne, by ministerstwa transportu i ministerstwa obrony w pełni wykorzystwały potencjał funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) poprzez współpracę cywilno-wojskową i wojskowo-wojskową w ramach zarządzania ruchem lotniczym (ATM) i wzmocnienie infrastruktury i usług ATM.

4.4.3 EKES popiera szerszą definicję FAB oraz harmonogram ich rozwoju. Komitet jest zdania, że ważne jest podjęcie kroków w celu rozwiązania napotykanego na szczeblu krajowym przeszkód we wdrożeniu tych bloków, do których należą kwestie związane z suwerennością, zobowiązaniami państw członkowskich i z pełnym zaangażowaniem strony wojskowej. Należy jednak wspierać podejście oddolne, jako jedną z zasad wprowadzania FAB.

4.4.3.1 W tym kontekście EKES wyraża rozczarowanie, że Komisja nie zastosowała się do zaleceń grupy wysokiego szczebla dotyczących powołania koordynatora ds. systemu lotnictwa w celu wsparcia rozwoju FAB.

4.4.4 EKES pragnie podkreślić, że istnieje wyraźna potrzeba zmniejszenia liczby usługodawców w ramach europejskiego ATM, jeśli mają zostać osiągnięte cele związane z efektywnością ekonomiczną. Trzeba będzie ściśle dostosować liczbę centrów kontroli obszaru (ACC) w Europie do potrzeb operacyjnych, niezależnie od granic państwowych, by zapewnić efektywność ekonomiczną jednolitej przestrzeni powietrznej. EKES pragnie podkreślić, że wskazane jest ustanowienie systemu zacieśnionej współpracy pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, jeśli mają zostać osiągnięte cele związane ze skutecznością działania.

4.4.5 Dzięki ulepszeniom technologicznym oraz zmniejszeniem liczby usługodawców i centrów kontroli obszaru należy spodziewać się zwiększenia wydajności systemu ATM. Rozwój technologiczny (na przykład praca zdalna) oraz tendencje wzrostowe wykazywane przez przemysł lotniczy w Europie w znacznym stopniu złagodzą skutki proponowanego kroku, w tym jego wpływ na sferę społeczną.

4.4.6 Zgodnie z przepisami SES podmioty zapewniające służby żeglugi powietrznej zobowiązane są opracować plany awaryjne w odniesieniu do wszystkich świadczonych usług na wypadek zaistnienia zdarzeń skutkujących pogorszeniem jakości usług lub przerwami w ich świadczeniu. Obecnie wszystkie ANSP powielają bieżącą infrastrukturę centrów kontroli obszaru. EKES podkreśla, że ważne jest, by ANSP skupiły się na bardziej skutecznych i efektywnych ekonomicznie rozwiązaniach, w pierwszym rzędzie poprzez oparcie się na istniejącej infrastrukturze krajowej (na innych centrach kontroli obszaru lub na urządzeniach wojskowych) oraz by przewidywały odpowiednie przepisy w ramach rozwoju FAB na wypadek zaistnienia wyżej wspomnianych zdarzeń.

4.4.7 EKES podkreśla znaczenie, jakie w trakcie przeprowadzania tych zmian ma dialog społeczny na poziomie UE i FAB.

#### 4.5 Opłaty trasowe i projekty wspólne/SESAR

4.5.1 EKES przyjmuje do wiadomości istnienie problemów związanych z finansowaniem nowych technologii i programów zachęt. Brak odpowiednich mechanizmów finansowania zagraża realizacji pierwszego pakietu wdrożeniowego SESAR, a także fazy następczej, polegającej na rozmieszczeniu tego systemu. W tej sytuacji EKES pragnie zwrócić uwagę na potrzebę udostępnienia przez instytucje UE funduszy pomostowych dla sfinansowania wdrożenia systemu SESAR. Jest to ważne z punktu widzenia pokrycia kosztów przejścia na nowy system SESAR. EKES od samego początku zdecydowanie popiera projekt SESAR.

4.5.2 EKES nie popiera stosowania opłat w celu wstępnego finansowania wspólnych projektów, tak jak zostało to zaproponowane w poprawce do art. 15 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb, w której nadal proponuje się stosowanie opłat trasowych „do finansowania projektów wspólnych dotyczących wsparcia określonych kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnie wykorzystywanej przez służby żeglugi powietrznej (...)”.

4.5.3 EKES przyjmuje z zadowoleniem nową koncepcję operacyjną opisaną w głównym planie SESAR ATM jako stanowiącą techniczne i operacyjne uzupełnienie projektu SES, które wynika z działań określonych w fazie planowania SES. EKES pragnie jednakże zaznaczyć, że następną fazą wdrażania SESAR oraz wspólnego przedsięwzięcia SESAR wymagać będzie jeszcze większego nakładu pracy. EKES przyjmuje zatem z zadowoleniem decyzję Rady w sprawie rozpoczęcia fazy rozwoju systemu SESAR. EKES podkreśla, że ważne jest, by następną fazą projektu SESAR była w dalszym ciągu dostosowana do potrzeb użytkowników i by korzyści z niej płynące były szybko odczuwalne.

4.5.4 EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji, by nie zezwolić na wzajemne subsydiowanie pomiędzy służbami po trasie i służbami końcowymi w ramach ATM. Wyraża jednakże rozczarowanie, że Komisja nie zaproponowała, by całkowicie zakazać wzajemnego subsydiowania pomiędzy różnymi służbami żeglugi powietrznej. Z racji tego, że wzajemne subsydiowanie prowadzi zazwyczaj do zakłócenia konkurencji, problem ten nie ogranicza się do wzajemnego subsydiowania między służbami po trasie i służbami końcowymi, ale dotyczy również przypadków wzajemnego subsydiowania pomiędzy służbami w ramach którejkolwiek z powyższych kategorii, zwłaszcza pomiędzy służbami końcowymi w różnych portach lotniczych.

#### 4.6 Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej i funkcja zarządzania siecią

4.6.1 EKES zdecydowanie popiera potrzebę projektowania i utworzenia silnej europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, zwłaszcza w odniesieniu do projektowania tras, koordynacji i rozdzielania ograniczonych zasobów (częstotliwości radiowych i kodów transponderów radarowych) i innych funkcji dla potrzeb sieci zdefiniowanych w głównym planie ATM. EKES zaznacza ponadto, że zasada jednoznacznego rozdzielania świadczenia usług od działań o charakterze regulacyjnym musi odnosić się do funkcji zarządzania siecią; zarządzaniem funkcjami świadczenia usług powinien zajmować się przemysł.

4.6.2 Jest niezmiernie istotne, by powyższe funkcje były wykonywane na szczeblu europejskim niezależnie od określonych interesów poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. W szczególności, brak ogólnoeuropejskiego podejścia doprowadził do projektowania nieoptymalizowanych tras, skutkując niepotrzebnym zużyciem paliwa oraz wyrządzając szkodę środowisku naturalnemu, której można było uniknąć.

4.6.3 EKES ma wątpliwości co do potrzeby wprowadzenia przepisów wykonawczych uwzględniających zgodność pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych oraz niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi. Jeżeli celem Komisji jest położenie kresu nadużyciom związanym z obecnymi przepisami dotyczącymi przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, co EKES popiera, to kwestię tą można uregulować w oparciu o istniejące ramy prawne.

#### 4.7 *Reforma organizacji Eurocontrol*

4.7.1 EKES podkreśla znaczenie zreformowania organizacji Eurocontrol zgodnie z propozycją zawartą w komunikacie Komisji („Reforma wewnętrzna organizacji powinna dostosować struktury zarządzania do jednolitej przestrzeni powietrznej w celu (i) uzyskania zgodności z wymogami dla zadań dotyczących sieci; oraz (ii) wzmocnienia zaangażowania przemysłu zgodnie ze wspólną polityką transportową”).

4.7.2 EKES uważa, że Eurocontrol powinien w dalszym ciągu służyć UE swoją wiedzą fachową, ale istnieje potrzeba większej przejrzystości w kwestii jego roli i sposobu finansowania. Zwłaszcza funkcje zarządzania powinny być finansowane ze środków publicznych. W szczególności, badania długofalowe (wykraczające poza rok 2020) powinny być w całości finansowane z funduszy publicznych raczej niż z opłat trasowych.

4.7.3 EKES jest zdania, że w tych przypadkach, w których jest to możliwe, Eurocontrol powinien świadczyć usługi (na przykład Eksperymentalne Centrum, Instytut Służb Żeglugi Powietrznej) na zasadzie konkurencyjnej wobec innych świadczeniodawców i zarządzać nimi zgodnie z regułami rynku. Usługi te nie powinny

być subsydiowane z ogólnego budżetu organizacji Eurocontrol lub z opłat trasowych pobieranych w ramach ATM.

4.8 Brak przepustowości portów lotniczych uznawany jest powszechnie za czynnik zagrażający przyszłemu osiągnięciu wskaźników skutecznego działania. EKES przyjmuje z zadowoleniem uznanie znaczenia przepustowości portów lotniczych i uwzględnienie tej kwestii w ramach jednego z czterech filarów SES II, zwłaszcza zaś uznanie potrzeby dostosowania przepustowości portów lotniczych do przepustowości ATM.

#### 4.9 *Służby pomocnicze ATM*

4.9.1 Podczas gdy z jednej strony nie pozostawia wątpliwości konieczność zapewnienia wykazujących najwyższy poziom profesjonalizmu służb pomocniczych ATM, z drugiej strony należy sobie zdawać sprawę z wysokości kosztów, jakie pociąga za sobą obecnie ich utrzymanie. Na przykład roczne koszty służb meteorologicznych na trasie wynoszą około 300 milionów euro, co stanowi niewspółmiernie wysoką kwotę.

4.9.2 EKES apeluje także o zmianę artykułu 18 a, który ostatecznie prowadzi do restrukturyzacji sektora oraz do wdrożenia mechanizmów rynkowych w niektórych służbach. EKES nie sprzeciwia się przeprowadzeniu badania, o ile nie ma ono wyrażnie na celu wprowadzenia w tych służbach mechanizmów rynkowych. EKES przypomina, że priorytetowym celem w tym obszarze zarządzania ruchem lotniczym jest zapewnienie bezpieczeństwa lotniczego.

4.10 Zainteresowane podmioty mają świadomość pilnej potrzeby działań, co stwarza klimat sprzyjający wprowadzaniu zmian.

4.10.1 Niedługo po zatwierdzeniu SES II Komisja Europejska powinna przedstawić plan dalszych działań.

4.10.2 W skład zespołu zarządzającego projektem powinni wejść także doświadczeni eksperci z zakresu zarządzania zmianami. SES II oznacza także zmianę na poziomie mentalności i kultury. O ile realizacja tego przedsięwzięcia zakończy się sukcesem, SES II stworzy dla przyszłych pokoleń trwałe rozwiązania w dziedzinie ruchu lotniczego.

Bruksela, 15 stycznia 2009 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI