

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye Tárgy:Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról**

COM(2008) 388 végleges – 2008/0127 (COD)

**Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról és a 2006/23/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről**

COM(2008) 390 végleges – 2008/0128 (COD)

(2009/C 182/13)

Előadó: **Jacek KRAWCZYK**

2008. szeptember 4-én, illetve július 18-án a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az 549/2004/EK, 550/2004/EK, 551/2004/EK és 552/2004/EK rendeletnek az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének és fenntarthatóságának javítását célzó módosításáról*

COM(2008) 388 végleges – 2008/0127 (COD)

*Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a 216/2008/EK rendeletnek a repülőterek, a légiforgalmi szolgáltatás és a léginavigációs szolgálatok tekintetében történő módosításáról és a 2006/23/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről*

COM(2008) 390 végleges – 2008/0128 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. november 10-én elfogadta véleményét. (Előadó: Jacek KRAWCZYK.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. január 14–15-én tartott, 450. plenáris ülésén (a(z) 2009. január 15-i ülésnapon) 131 szavazattal, ellenszavazat nélkül, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az egységes európai égbolt (SES) az Európai Bizottság javaslatán alapuló gyors és körültekintő kialakítása igen fontos stratégiai lépés a további uniós integráció és az európai közös piac erősítése felé, emellett növeli az európai társadalmi kohéziót és a társadalmi mobilitást is.

1.2 Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság javaslatát, amely jelentős intézkedés az egységes európai égbolt valódi végrehajtása felé. Ez az „Egységes európai égbolt II.” (SES II) néven ismert csomag megoldást kínál az Egységes európai égbolt I. 2004-es bevezetése során tapasztalt számos hiányosságra.

1.2.1 Az Egységes európai égbolt II. jogszabálycsomag tehát nem halogatható, az EGSZB éppen ezért felhívja az EU jogalkotóit, hogy 2009 márciusa előtt jussanak végleges megállapodásra. Az egységes európai égbolt céljainak megvalósításához a jelen kontextusban létfontosságú, hogy az EU-s jogalkotók (a Tanács és a Parlament) ne hígítsák fel az Európai Bizottság javaslatát.

1.3 A forgalom növekedésével párhuzamosan mindenekelőtt a biztonsági követelményeket kell szigorítani.

1.4 Az EGSZB főként az alábbiakat támogatja határozottan:

- a teljesítményellenőrzés kereteihez és a kötelező teljesítmény-célokhoz kapcsolódó javaslatokat, amennyiben a teljesítményt négy alapvető kritérium – biztonság, kapacitás, környezetvédelem és költséghatékonyság – szerint ítélik meg;

- az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) hatáskörének kiszélesítését a repülőterek biztonságával és a légiforgalmi (ATM), illetve léginavigációs szolgáltatásokkal;
- az emberi tényező jelentőségének elismerését a légi közlekedés biztonságának területén;
- több erőfeszítést a biztonságért felelős személyzet szakértelmének növelése érdekében, a „Just Culture” alkalmazását;
- a rendelet léginavigációs szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos, az Egységes európai égbolt II. keretében törölt 5. cikkének átfogalmazását, hogy lehetővé tegyék az engedélyezési rendszer kiterjesztését a biztonsággal bármely szinten kapcsolatban álló összes dolgozóra, elsősorban az elektronikai eszközöket kezelő személyzetre (ATSEP).
- a funkcionális légtérblokkok kialakítására kitűzött 2012-es határidőt;
- a SESAR és finanszírozási módjainak további tökéletesítését;
- az európai ATM hálózat funkcióinak megerősítését;
- az EUROCONTROL reformját;
- a repülőterek kapacitáskorlátozásának elismerését;
- a 18a. cikk módosítását – az EGSZB nem ellenzi, hogy az utóbbi témában tanulmány készüljön, amennyiben annak nem kifejezetten az a célja, hogy a kiegészítő légiforgalmi szolgáltatásokat versenyhelyzetbe hozza.

1.5 Az európai ATM rendszer – az Egységes európai égbolt II. megvalósítása révén való – optimalizálása nagymértékben hozzá fog járulni a repülőgépipar CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentéséhez. A rövidebb légi utak évente közel 5 millió tonna CO<sub>2</sub>-t takaríthatnak meg. A légiforgalmi irányítás és a repülőtéri műveletek tökéletesítése egy átlagos járat esetében akár 12 %-kal csökkentheti a kibocsátást, évente 16 millió tonna CO<sub>2</sub>-t takarítva meg.

1.6 Még ha az SES II általában véve széles körű támogatottságot élvez is a különböző érintettek körében, az elfogadása után nagy szükség van további konzultációra a végrehajtási rendelkezéseket illetően. A konzultációt az SES II végrehajtásának minden (uniós, nemzeti és regionális) szintjén, illetve a szociális és/vagy ágazati partnerek/érintettek körében le kellene folytatni.

1.7 Az SES II bevezetése többek közt az alábbi előnyökkel jár majd a polgárok és a fogyasztók számára:

- magasabb biztonsági szintek
- rövidebb repülési idők
- jobb szolgáltatás/teljesítmény, így például megbízhatóbb és kiszámíthatóbb menetrend, melynek révén az átszálló utasok kevesebb csatlakozást késnek le
- a légitársaságok költségeinek csökkenéséből eredően alacsonyabb jegyárak
- az egyes személyekre eső kisebb szénlábnyom.

## 2. Bevezetés

2.1 Az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló 549/2004/EK rendelet <sup>(1)</sup>, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló 550/2004/EK rendelet <sup>(2)</sup>, a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló 551/2004/EK rendelet <sup>(3)</sup> és az Európai Légiforgalmi Szolgáltatási Hálózat átjárhatóságáról szóló 552/2004/EK rendelet <sup>(4)</sup> (az egységes európai égboltról szóló első jogszabálycsomag) elfogadásával az Európai Parlament és a Tanács szilárd jogi alapot teremtett az ATM rendszer folytonos, interoperábilis működéséhez. Az EGSZB 2002-ben kibocsátott – „Cselekvési program/egységes európai égbolt” (TEN/080), „Az egységes európai égbolt megvalósítása” (TEN/098) című – véleményében foglalkozott az eredeti rendelettel.

2.2 A légi közlekedés iránti kereslet jelentős növekedése megterheli az infrastruktúra kapacitását: a 4 700 kereskedelmi gép által bonyolított napi 28 000 járat a végsőkig igénybe veszi a repülőtereket és a légiforgalmi irányítást. Az EU bővítése az aktív szomszédosági politikával együtt 37 ország több mint 500 millió polgárára terjesztette ki a légiközlekedési piacot <sup>(5)</sup>.

2.3 A légiforgalmi irányítás széttöredezettsége gátolja az optimális kapacitáskihasználást, és megközelítőleg 1 milliárd euró felesleges pénzügyi terhet ró a légiközlekedésre (a járatok átlagosan 49 km-rel hosszabb utat tesznek meg a szükségesnél). A járatok hatékonyságának hiánya 2007-ben 468 millió km kitértő eredményezett, 2,4 milliárd euró többletköltséget okozva a

(1) HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

(2) HL L 96., 2004.3.31., 10. o.

(3) HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

(4) HL L 96., 2004.3.31., 26. o.

(5) Több szomszédos állam is úgy határozott, hogy csatlakozik az Európai Közös Légtérhez, a növekedés és a foglalkoztatás ösztönzését várva a léptétől.

légiközlekedési iparnak. A légiforgalmi áramlás szervezéséből eredő késedelmek 21,5 millió perc idővesztést okoztak 2007-ben, további 1,3 milliárd euró fölösleges költséget róva a légitársaságokra, és így fogyasztóikra.

2.4 Válaszul az ágazat, a tagállamok és más érdekelt felek az európai légi közlekedési szabályozási keretrendszer egyszerűsítésével és hatékonyságnövelésével kapcsolatos kifejezett igényére az európai légi közlekedés jövőbeni szabályozási keretrendszerével foglalkozó magas szintű munkacsoport 2007 júliusában elkészítette jelentését, mely az európai légi közlekedés teljesítményének és igazgatásának fejlesztési lehetőségeire vonatkozóan több ajánlást is tartalmazott. Ez a jelentés, valamint az Eurocontrol teljesítményértékelő bizottságának jelentései megerősítik, hogy az Európai Légiforgalmi Szolgáltatás Hálózat (EATMN) megtervezése és kivitelezése során az egész légiközlekedési rendszer EU-szintű hatékonyságát, biztonságát és környezeti fenntarthatóságát kell szem előtt tartani.

2.5 2007 decemberében az EASA elküldte az Európai Bizottságnak a repülőterekre vonatkozó véleményét. Ezt követte a légiforgalmi irányításról és léginnavigációs szolgáltatásokról szóló vélemény 2008 áprilisában, amely támogatta a 2002-ben megkezdett folyamat befejezését, a repülőterek, illetve az ATM/léginnavigációs szolgáltatások (ANS) biztonsági aspektusait az EASA hatáskörébe tartozó feladatok közé utalva.

2.6 Az Európai Bizottság 2008. június 25-én tette közzé *Egységes Európai Égbolt II: Útban a fenntarthatóbb és hatékonyabb légi közlekedés felé*, COM(2008) 388, COM(2008) 389/2, COM(2008) 390 című jogszabálycsomagját.

### 3. Az Európai Bizottság javaslata (SES II)

3.1 Az egységes európai égbolt kialakításának befejezéséhez közösségi szinten további intézkedéseket kell elfogadni az európai légiközlekedési rendszer teljesítményének javítása érdekében, az elsődleges biztonsági célkitűzéseken túl olyan kulcsterületeken, mint a biztonság, a kapacitás, a költséghatékonyság, a járatok hatékonysága és a környezetvédelem.

3.2 Az Egységes európai égbolt II. (SES) négy pillérből áll:

Az első pillér egy teljesítményszabályozási rendszert foglal magában:

- Az ATM rendszer teljesítményének növelése egy független teljesítmény-felülvizsgáló szerv felállítása révén, amely ellenőrzi és értékeli a rendszer működését. Ez a szerv mutatókat dolgoz ki a különböző teljesítményterületekre nézve, és közösségi szintű teljesítménycélokra tesz javaslatokat (pl. késedelem- és költségcsökkentés, légi utak lerövidítése). A teljesítménycélok az Európai Bizottságnak kell jóváhagynia és nemzeti szintre lebontania. A megállapodás szerinti teljesítménycélkötelező érvényűek lesznek.
- A szolgáltatásnyújtás integrációjának támogatása a funkcionális légtérblokkok kialakításának segítése révén: az Európai Bizottság szigorú határidőt szab a kialakításra (legkésőbb

2012 végéig); a légtérblokkok hatókörét kiterjeszti az alacsony légtérre, egészen a repülőterekig, és elhárítja a nemzeti és intézményi akadályokat.

- A hálózatkezelési funkció megerősítése egy egész sor feladaton keresztül, melyeket számos különböző szereplő lát el, többek között: európai útvonalhálózat-tervezés, szűkösön rendelkezésre álló erőforrások kezelése, forgalomáramlás irányítása, a SESAR technológiák telepítésének irányítása és európai szintű infrastruktúra-elemek beszerzése.

A második pillér – egységes biztonsági hálózat:

Az EASA hatásköre 2002 óta fokozatosan bővült, a repülőgépek alkalmasságára, a repülőgépek működésének felügyeletére és a személyzet akkreditálására is kiterjedve. E koncepciót követve az Európai Bizottság azt javasolja, hogy az Ügynökség hatásköre terjedjen ki a fennmaradó kulcsfontosságú biztonsági területekre, azaz a repülőterek és a légiforgalmi/léginnavigációs szolgáltatások biztonságára is.

A harmadik pillér: SESAR – az egységes európai égbolt technológiai és operatív aspektusa:

Európának fel kell gyorsítania ATM rendszerének fejlesztését, hogy megfelelhessen a kihívásoknak, és összehangolja a légtéri és földi fejlesztéseket. A SESAR a várakozások szerint tízszeresére növeli a biztonsági szintet, és akár háromszoros forgalomnövekedést is képes lesz a jelenlegi járatonkénti költség feléért kezelni. Az EGSZB 2006-ban kiadott TEN/232 számú véleményében maradéktalanul támogatta a SESAR végrehajtását.

A negyedik pillér – földi irányítási kapacitás:

E pillér részeit képezi: a meglévő infrastruktúra jobb kihasználása, a hatékonyabb infrastruktúra-tervezés, az intermodalitás előmozdítása, a repülőterek megközelíthetőségének javítása és a repülőterei kapacitások közösségi megfigyelőközpontja.

### 4. Részletes megjegyzések

4.1 Az EGSZB határozottan támogatja a léginnavigációs szolgáltatók teljesítményértékelési rendszerét (hivatkozás: 11. cikk).

4.1.1 Az EGSZB határozottan üdvözlöi a javasolt teljesítményértékelési keretet (a keretrendelet 11. cikke). Az EGSZB támogatja a hasonló teljesítményfelügyeleti rendszerek kialakítását, amelyek ösztönzően hatnak a teljesítmény növelésére. Az egységes európai égbolt céljainak megvalósításához a jelen kontextusban létfontosságú, hogy az EU-s jogalkotók (a Tanács és a Parlament) ne hígítsák fel az Európai Bizottság javaslatát.

4.1.2 Az EGSZB támogatja a teljesítménynövelési rendszerre (a keretrendelet 11. cikke) vonatkozó javaslatot, amennyiben a teljesítményt négy alapvető kritérium szerint ítélik meg. Ezek fontossági sorrendben a következők: biztonság, kapacitás, környezetvédelem és költséghatékonyság.

4.1.3 Fontos, hogy a nemzeti/regionális célok összhangban legyenek a hálózat egészére vonatkozó célokkal, ezért létfontosságú a nemzeti (regionális) teljesítménytervek Európai Bizottság általi jóváhagyása. Ez egyúttal tényleges és hatékony konzultációs folyamatokat igényel európai, nemzeti és regionális szinten is, biztosítva, hogy az egyes léginavigációs szolgáltatók teljesítménycéljai és célkitűzései összeegyeztethetők legyenek, és kiegészítsék az egységes európai égbolt céljait.

4.1.4 Az EGSZB véleménye szerint a hangsúlyt kezdetben a biztonságra, a járatok hatékonyságára (környezet), a költséghatékonyságra és a kapacitásokra (késedelmek) kell fektetni, mielőtt továbbléphetnének a további területekre. A célok meghatározásakor megfelelő egyensúlyt kell találni a különböző kulcsfontosságú teljesítményterületek között, tükrözve a műveletek európai szintű sokféleségét.

4.1.5 Az EGSZB szerint a biztonsági célokat csak azután lehet meghatározni illetve teljesíteni, miután a baleset-bejelentő és biztonsági irányító rendszerek valamennyi európai államban bevezetésre kerültek. Az európai jogi szabályozások különbözősége miatt a jelenlegi adatgyűjtés nem teljes. A „Just Culture” elvet minden tagállamban alkalmazni kell a nyílt és teljes biztonsági jelentési rendszer biztosításához.

4.1.6 Az EGSZB szerint a rendszer teljesítményének felügyeletéhez és kiértékeléséhez valóban független és megfelelően finanszírozott teljesítményfelügyelő szerv szükséges, amely közvetlenül az Európai Bizottságnak jelent, és megfelelő fellebbezési eljárásra irányuló rendelkezéseket is magában foglal.

4.1.7 Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy a teljesítményfelügyeleti szervnek és a nemzeti felügyeleti hatóságoknak (NSA) függetlennek kell lenniük és el kell különülniük azon szervezetektől, amelyek teljesítményét értékelik (az irányítás, a hely és a személyzet tekintetében). Ez a függetlenség a felülvizsgálati folyamat hitelességének szerves feltétele.

## 4.2 Biztonság/EASA

4.2.1 Az EGSZB határozottan támogatja az EASA hatáskörének kiterjesztését az ATM és a repülőtéri biztonság szabályozására, az integrált európai biztonsági koncepció biztosítása érdekében. Létfontosságú, hogy az EU jogalkotói ne halogassák az EASA hatáskörének kiterjesztését. Ez különösen a SESAR főterv sikeres megvalósításának biztosítása szempontjából lényeges, amely a földi és légi rendszerek szoros integrációját igényli.

4.2.2 Az EASA szempontjából alapvetően fontos, hogy a biztonsági szabályok megfelelő szabályozási hatásértékelésen alapuljanak, míg az EU intézményeinek biztosítaniuk kell a megfelelő közfinanszírozást, amely lehetővé teszi az EASA számára, hogy kiépítse a kiegészítő funkciókhoz szükséges szakértői kapacitást.

4.2.3 Az EGSZB felszólítja az EU tagállamait, hogy gondoskodjanak megfelelő menetrend kialakításáról az Eurocontrol biztonsági szabályozási tevékenységeinek (SRC/SRU) fokozatos megszüntetésére és az EASA-hoz való átszervezésére. Az Eurocontrolnak kulcsszerepet kell játszania az EASA-hoz való átszervezésben, miután azonban az EASA kiépítette a szükséges kompetenciát, a forrásokat nem kell az Eurocontrolnál tartani, és meghatározott kifutási dátumot kell rögzíteni az Eurocontrol SRU/SRC tevékenységeire. E kontextusban az EGSZB utalni szeretne a Társult Légügyi Hatóságok (JAA) esetében alkalmazott sikeres modellre (ld. a FUJA munkacsoport ECAC DGCA-k által támogatott jelentését), amelyet ki kellene terjeszteni az Eurocontrol szabályozási funkcióira is.

4.2.4 Az EGSZB szerint a „Just Culture” kialakításának központi jelentősége van az intézkedéscsomag céljainak teljesülése szempontjából, a biztonsági irányítási rendszereket és az események bejelentését is beleértve. A „Just Culture” egységes megvalósítása, a magas szintű munkacsoport jelentésével összhangban, a biztonsági statisztikák hozzáférhetőségének szükséges előfeltétele. Ez teszi képessé a javasolt teljesítményértékelő rendszert, hogy megbízhatóan ellenőrizhesse a biztonság megvalósítását és biztonsági célokat állíthasson fel.

4.2.5 Az EGSZB felhívja a Tanácsot és a Parlamentet, hogy fogalmazzák át a rendelet léginavigációs szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos, az Egységes európai égbolt II. keretében törölt 5. cikkét, hogy lehetővé tegyék az engedélyezési rendszer kiterjesztését a biztonsággal bármely szinten kapcsolatban álló összes dolgozóra, elsősorban az elektronikai eszközöket kezelő személyzetre (ATSEP).

## 4.3 A „Just Culture”, emberi tényezők és a dolgozók kompetenciái

4.3.1 Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy a javasolt jogszabályból kimaradt egy ötödik pillér, amely a „Just Culture”-t, az emberi tényezőket és a dolgozók kompetenciáit foglalná magában. A légiforgalmi irányítás és a léginavigációs szolgáltatások ugyanis még sokáig nagymértékben fognak függeni az emberi tényezőktől, ezek tehát szorosan kapcsolódnak a repülésbiztonság fenntartásához és növeléséhez. Különös figyelmet kell ezért szentelni a biztonságért felelős dolgozók kompetenciáinak.

## 4.4 Funkcionális légtérblokkok

4.4.1 Az EGSZB határozottan támogatja, hogy valamennyi tagállamnak legkésőbb 2012 végéig ki kelljen alakítania a specifikus teljesítménycéloknak megfelelő funkcionális légtérblokkokat, mivel az első „Egységes európai égbolt” csomag nem tűzött ki határidőt a légtérblokkok vonatkozásában, így ezek nem jöttek létre.

4.4.2 E kérdéssel kapcsolatban igen fontos, hogy a közlekedési és a védelmi minisztériumok az ATM rendszeren belüli megfelelőbb civil–katonai illetve katonai–katonai koordináció keresztlül, illetve az ATM infrastruktúrák és szolgáltatások megszüldésére révén teljes mértékben kiaknázzák a funkcionális légtérblokkok potenciálját.

4.4.3 Az EGSZB támogatja a funkcionális légtérblokkok tágabb meghatározását, és a légtérblokkok fejlesztésének menetrendjét. Az EGSZB fontosnak érzi, hogy intézkedések történjenek a funkcionális légtérblokkok kialakítása elé nemzeti szinten gördített akadályok felszámolását – a szuverenitás, a megbízhatóság és a katonai szektor teljes integrációjának kérdését is – beleértve. A funkcionális légtérblokkok kialakításának egyik alapelveként támogatni kell az alulról felfelé irányuló megközelítést.

4.4.3.1 Mindezeket szem előtt tartva az EGSZB csalódottan tapasztalja, hogy az Európai Bizottság nem követte a magas szintű munkacsoport ajánlásait a funkcionális légtérblokkok fejlesztését elősegítő légiközlekedésszervezési-koordinátori funkcióval kapcsolatban.

4.4.4 Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy ha teljesíteni kívánjuk a költséghatékonysági célokat, nyilvánvalóan csökkenteni kell az európai ATM szolgáltatók számát. A légtérrelőrző központok (ACC) számát Európában az egységes európai égbolt költséghatékonysága érdekében a nemzeti határokon való tekintet nélkül szigorúan az operatív szükségletekhez kell igazítani. Az EGSZB hangsúlyozni kívánja, hogy ha meg akarjuk valósítani a teljesítménycélokat, a szolgáltatók között megerősített együttműködési rendszer kialakítására lesz szükség.

4.4.5 A technológiai fejlődésnek köszönhetően – amelynek a szolgáltatók és a légtérrelőrző központok számának csökkenésével kell párosulnia – várhatóan növekedni fog az ATM rendszer termelékenysége. A technológiai fejlődés (pl. távmunka) és az a tény, hogy a légi közlekedés Európa növekedő iparágai közé tartozik, nagymértékben kompenzálhatja a hatásokat, a szociális tényezőket is beleértve.

4.4.6 Az egységes európai égbolt szabályozáson belül a léginavigációs szolgáltatóknak készenléti terveket kell kidolgozniuk valamennyi olyan szolgáltatás tekintetében, amelyet az alapszolgáltatások jelentős visszaesését vagy megszakadását okozó események esetén nyújtanak. Jelenleg az összes szolgáltató megkettőzi ACC-infrastruktúráját. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a léginavigációs szolgáltatóknak hatékonyabb és költséghatékonyabb megoldásra kell összpontosítaniuk, elsősorban a meglévő nemzeti infrastruktúra kínálati alternatívákat vizsgálva meg (egyéb légtérrelőrző központok, illetve katonai létesítmények), és a funkcionális légtérblokkok kialakításakor előre rendelkezéseket kell hozniuk az ilyen váratlan eseményekre.

4.4.7 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy az átállás levezénylésében fontos az uniós, illetve FAB-szintű szociális párbeszéd.

#### 4.5 Útvonaldíjak és közös projektek/SESAR

4.5.1 Az EGSZB elismeri az új technológiák és ösztönző programok finanszírozásával kapcsolatos meglévő nehézségeket. A megfelelő finanszírozási mechanizmusok hiánya kockázatot jelent az első SESAR végrehajtási intézkedéscsomagra, illetve a SESAR kialakításának későbbi fázisaira nézve is. Az EGSZB ezért hangsúlyozni kívánja, hogy az uniós intézményeknek áthidaló finanszírozást kell biztosítaniuk a SESAR végrehajtásának támogatásához. Ez fontos az új SESAR rendszerre való átállás költségeinek fedezéséhez. Az EGSZB a kezdetektől fogva határozottan támogatja a SESAR-projektet.

4.5.2 Az EGSZB nem támogatja díjak bevezetését a közös projektek előfinanszírozására, amint a szolgáltatásnyújtásra vonatkozó rendelet 15. cikkének módosítása javasolja, amely továbbra is alkalmazza az útvonaldíjak koncepcióját a közös projektek finanszírozása tekintetében, „a légtérfelhasználók és/vagy léginavigációs szolgáltatók egy adott csoportjának támogatására [...] a közös léginavigációs infrastruktúrák [...] fejlesztésének céljából”.

4.5.3 Az EGSZB üdvözli a SESAR ATM főtervben leírt új operatív koncepciókat, mint az egységes európai égboltnak a SESAR előkészítési fázisa eredményeként létrejött technikai/operatív kiegészítését. Az EGSZB ugyanakkor hangsúlyozni kívánja, hogy meglehetősen sok munkát kíván még a következő SESAR fázis és a SESAR Közös Vállalkozás. Az EGSZB ezért üdvözli a Tanácsnak a SESAR fejlesztési szakaszának megkezdéséről szóló döntését. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a következő SESAR fázis szempontjából fontos, hogy továbbra is a felhasználói igényeket állítsák a középpontba, és hogy az előnyök mihamarabb megmutatkozzanak.

4.5.4 Az EGSZB üdvözli az útvonali és terminálokra nyújtott ATM szolgáltatások közötti keresztfinanszírozások tilalmára vonatkozó európai bizottsági javaslatot. Az EGSZB ugyanakkor csalódottan veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottság nem javasolta a léginavigációs szolgáltatások közötti keresztfinanszírozások teljes tilalmát. Mivel a keresztfinanszírozások általában a verseny torzulását eredményezik, a probléma nem korlátozódik az útvonali és a terminálokra nyújtott szolgáltatások közötti keresztfinanszírozásokra, hanem azokra az esetekre is fennáll, amikor a keresztfinanszírozás ezen kategóriák egyikén belül áll fent, különös tekintettel a különböző repülőterek terminálokra nyújtott szolgáltatásainak esetére.

#### 4.6 Légtér-szabályozási és hálózatszervezési funkció

4.6.1 Az EGSZB határozottan támogatja egy hatékony európai hálózatszervezés és -tervezés kialakítását, különös tekintettel az útvonaltervezésre, a szűkösön rendelkezésre álló erőforrások koordinálására és kiosztására (rádiófrekvenciák és radar válaszcélzó kódok), valamint az ATM főtervben meghatározott egyéb hálózati funkciókra. Az EGSZB ki kívánja emelni továbbá, hogy a szolgáltatásnyújtás és a szabályozási tevékenységek világos szétválasztásának elvét a hálózatszervezési funkciókra is alkalmazni kell; a szolgáltatásnyújtási funkciókat az ágazatnak kellene ellátnia.

4.6.2 Igen fontos, hogy e funkciókat európai szintű, az egyes ANS szolgáltatók egyéni érdekeitől független szerv lássa el. Elsősorban a páneurópai koncepció hiánya vezetett az optimalizálatlan útvonalakhoz, amelyek felesleges üzemanyag-fogyasztást és elkerülhető környezeti károkat okoztak.

4.6.3 Az EGSZB számára nem világos, miért van szükség olyan végrehajtási szabályokra, amelyek a repülési tervek és a repülőtéri résidők közötti összhangra, valamint a szomszédos régiókkal szükséges koordinációra is kiterjednek. Ha az Európai Bizottság célja a jelenlegi résidőszabályokkal való visszaélések megfékezése, amit az EGSZB is támogat, a kérdést a meglévő keretszabályozáson belül kellene megoldani.

#### 4.7 Az Eurocontrol reformja

4.7.1 Az EGSZB hangsúlyozni kívánja az Eurocontrol reformjának fontosságát, a közlemény megszövegezésével összhangban (pl. „a szervezet belső megújulása révén igazgatási rendszerének összhangba kell kerülnie az egységes európai égbolt kezdeményezéssel, tekintettel i. a hálózati feladatokkal kapcsolatos követelményeknek való megfelelésre és ii. az ágazat – közös közlekedéspolitikával összhangban történő – intenzívebb bevonására”).

4.7.2 Az EGSZB úgy véli, hogy az Eurocontrol továbbra is szolgáltathatna szakértői véleményeket az EU számára, de nagyobb átláthatóságot kell biztosítani a szerepét, illetve finanszírozását illetően. Mindenekelőtt a tagállamok számára végzett feladatokat kell állami forrásokból finanszírozni, és különösen a hosszú távú kutatást (2020+) kell az útvonaldíjak helyett teljes mértékben állami forrásokból megvalósítani.

4.7.3 Az EGSZB szerint, ahol csak lehetséges, az Eurocontrol szolgáltatásnyújtási feladatait (pl. Kísérleti Központ, Léginavigációs Szolgáltatások Intézete) versenyeztetni kell olyan egyéb szolgáltatókkal, amelyeket piaci elvek alapján irányítanak, és nem az általános Eurocontrol büdzséből/ATM útvonaldíjából finanszírozzák őket.

4.8 A repülőtéri kapacitások hiánya a jövőbeli teljesítménycélok teljesítésének elismert kockázati tényezője. Az EGSZB üdvözlöli, hogy az Európai Bizottság felismerte a repülőtéri kapacitások fontosságát, és a négy pillér egyikeként belefoglalta az Egységes európai égbolt II. intézkedéscsomagba, különös tekintettel a repülőtéri kapacitások és az ATM kapacitások összehangolására.

#### 4.9 Kiegészítő ATM szolgáltatások

4.9.1 Noha vitán felül áll, hogy szükség van a lehető legmagasabb szakmai színvonalú kiegészítő ATM szolgáltatások nyújtására, számot kell vetni azzal is, hogy ezek költségei manapság jelentősek. Az útvonali meteorológiai költségek például igen nagy mértékű, évente összesen mintegy 300 millió eurós költséget okoznak.

4.9.2 Az EGSZB kéri, hogy módosítsák a 18a. cikket, amely idővel az ágazat átszervezéséhez vezetne, egyes szolgáltatások terén pedig érvényesülni engedné a piac törvényeit. Az EGSZB nem ellenzi, hogy az utóbbi témában tanulmány készüljön, amennyiben annak nem kifejezetten az a célja, hogy ezeket a szolgáltatásokat versenyhelyzetbe hozza. Az EGSZB emlékeztet, hogy a légiforgalmi irányítás ezen területének elsődleges célja a repülésbiztonság garantálása.

4.10 Az, hogy a fontos szereplők köre sürgetőnek érzi a cselekvést, olyan környezetet teremt, amely kedvez a változások bevezetésének.

4.10.1 A további lépések útitervét az Európai Bizottságnak nem sokkal az SES II elfogadása után kell előterjesztenie.

4.10.2 A projektirányító csoportban tapasztalt változásmenedzselő szakértőknek is helyet kell kapniuk. Az SES II a gondolkodási sémák és a kultúrák változásáról is szól. Ha sikeres lesz, fenntartható légiközlekedési megoldásokat hoz majd létre az elkövetkező generációk számára.

Kelt Brüsszelben, 2009. január 15-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Mario SEPI