



*Европейски икономически и социален комитет*

**TEN/504**

**Единно европейско небе II+**

Брюксел, 17 април 2013 г.

## **СТАНОВИЩЕ**

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

**„Единно европейско небе II+“**

(проучвателно становище)

\_\_\_\_\_

Докладчик: **г-н Krawczyk**

\_\_\_\_\_

На 24 януари 2013 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно:

*„Единно европейско небе II+“*  
(проучвателно становище).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктура, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 3 януари 2013 г.

На 489-ата си пленарна сесия, проведена на 17 и 18 април 2013 г. (заседание от 17 април), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 188 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 3 гласа „въздържал се“.

\*

\*       \*

## 1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Завършването на Единното европейско небе на ЕС (ЕЕН) е неразделна част от процеса на подобряване на конкурентоспособността и растежа на икономиката на ЕС чрез по-нататъшно укрепване на европейския единен пазар. Целта му е да предостави по-добри, по-ефективни и по-надеждни условия за въздушен транспорт на европейските граждани.
- 1.2 Продължаващата криза в сектора на авиацията в ЕС, и по-специално в авиационната индустрия, прави още по-наложително спешното прилагане на ЕЕН. От изключително важно значение е услугите за управление на въздушното движение (УВД) в Европа да достигнат ниво на ефективност по отношение на производителността, икономичността, качеството, сигурността и опазването на околната среда, сравнимо с най-добрите световни практики.
- 1.3 В съответствие с предходните си становища TEN/451 (20.6.2011 г.) и TEN 354/355 (21.1.2009 г.) ЕИСК напълно подкрепя необходимостта от навременно и всеобхватно прилагане на ЕЕН и неговите инициативи за изследване на управлението на въздушния трафик (SESAR) в обхвата, по който първоначално беше постигнато споразумение през 2004 г. и 2009 г. Правните инструменти, предоставени на Европейската комисия посредством разпоредбите на ЕС, са достатъчни за тази цел. Поради продължаващата криза в сектора на авиацията в ЕС, и по-специално в авиационната индустрия, целите за 2025 г. биха могли да бъдат преразгледани.

- 1.4 ЕИСК изразява съжаление, че повечето държави членки, за които бяха определени цели за изпълнение, не успяха да ги постигнат, без това да доведе до някакви ефективни правни последици. ЕИСК също така изразява съжаление, че инициативата за функционални блокове въздушно пространство (ФБВП) в голяма степен не успя да се реализира и че обвързващият срок, определен за 4 декември 2012 г., не беше спазен.
- 1.5 В този контекст ЕИСК приветства плана на Комисията да даде допълнителен импулс на ЕЕН посредством новата т.нар. инициатива ЕЕН II+.
- 1.6 ЕИСК смята, че при преразглеждането на настоящата законодателна рамка на ЕЕН не би следвало да се поставя акцент единствено върху институционалните развития и подобряването на правната яснота, но и върху засилване на следните елементи:
- компоненти „отдолу-нагоре“, които да допълнят подхода „отдолу-нагоре“;
  - по-добро прокарване на навременно и съществено прилагане на ЕЕН посредством наказания за неизпълнение;
  - отделяне на допълнителните услуги по УВД, като те бъдат отворени за по-голяма конкуренция и за пазарните сили;
  - определяне на цели, насочени в еднаква степен към качество на услугите и повишаване на ефективността;
  - по-голямо участие на ползвателите на въздушното пространство.
- 1.7 Европейската авиационна индустрия е в много затруднена икономическа ситуация, която вече доведе до загуба на хиляди работни места. Следователно прилагането на ЕЕН и неговата подобрена ефективност също са важни за запазването на работни места в тази част на веригата за създаване на стойност в авиацията. В този контекст петият стълб на ЕЕН е от решаващо значение за даването на адекватен отговор на предизвикателствата в областта на заетостта, мобилността на работниците, промените в управлението на персонала и професионалното обучение. Вследствие на това, социалният диалог би трябвало да бъде засилен и да надхвърля пределите на самия сектор на УВД, да бъде отворен за участието на други социални партньори освен представителите на доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАУ) и би трябвало да разшири обхвата си така, че в него да се включи обсъждането на социалните последици за работниците в сектора на УВД, авиокомпаниите и летищата и на начини за запазване на работни места в авиационната индустрия в по-широк план.
- 1.8 Държавите членки, включително онези, които се бавят с прилагането на ЕЕН, би следвало да представят стратегиите си за бъдещото развитие на своите сектори на въздушния транспорт.

1.9 ЕИСК счита, че високото равнище на безопасност, постигнато от авиацията на ЕС, следва да остане от първостепенно значение. Изключително важно е да се гарантира, че необходимите действия за постигане на икономическите цели допълнително подкрепят развитието на равнището на безопасност.

## 2. Въведение

2.1 Завършването на Единното европейско небе на ЕС (ЕЕН) е неразделна част от процеса на подобряване на конкурентоспособността и растежа на икономиката на ЕС чрез по-нататъшно укрепване на европейския единен пазар. ЕЕН има за цел да подобри цялостната ефективност на начина, по който европейското въздушно пространство е организирано и се управлява. Това включва намаляване на разходите, подобряване на безопасността и капацитета и ограничаване на въздействието върху околната среда. Целта му е да предостави по-добри, по-ефективни и по-надеждни условия за въздушен транспорт на европейските граждани.

2.2 След неотдашните доклади на Евроконтрол (Сравнителния доклад за УВД за 2010 г., проекта за сравнителен доклад за УВД за 2011 г. и проекта за доклад за преглед на ефективността на работата на Евроконтрол за 2011 г.) следва да се отбележи, че в периода между 2007 и 2011 г. настъпиха редица промени. Поради това не би следвало да се прави никакъв анализ на цялостната промяна в ефективността на разходите, без да се вземат предвид основните събития през този период.

2.3 През 2010 г. годишните разходи, породени от фрагментацията на европейското въздушно пространство, възлязоха на 4 милиарда евро. Това включва 19,4 милиона минути закъснения, дължащи се на управлението на потоците въздушно движение по заобиколен маршрут; освен това всеки полет е бил средно с 49 км по-дълъг от прекия маршрут на полета. На европейско равнище икономическите разходи за композитен летателен час се повишиха слабо от 2006 г. до 2009 г. (+1% годишно в реално изражение); те се повишиха значително през 2010 г. (+4,6% в реално изражение), преди да спаднат през 2011 г. (-4,3%) преди първия референтен период на ЕЕН II. През 2010 г. разходите за осигуряването на управлението на въздушното движение и услуги в областта на комуникациите, навигацията и надзора намаляха с -4,8% в реално изражение, които бяха погълнати от рязкото повишаване на единичните разходи за закъснения при управлението на потоците въздушно движение (+77,5%), които пък от своя страна намаляха през 2011 г. с 42%.

2.4 От особено значение е съществената промяна в общите разходи, понесени от авиокомпаниите във връзка с предоставянето на аеронавигационни услуги, които през 2010 г. варираха от 849 евро до 179 евро, т.е. над 5 пъти. Освен това петте най-големи доставчици на аеронавигационно обслужване (ДАУ), всички от които извършват дейността си при сходни в общи линии икономически и оперативни условия, отбелязаха съществени разлики в своите единични разходи, които варират от 720 евро до 466 евро. Това разпределение ясно показва, че в Европа управлението на въздушното движение не е оптимизирано.

- 2.5 Резултатите от схемите на ЕЕН I и ЕЕН II (въведени съответно през 2004 г. и 2009 г.) показват, че принципите и общото направление на инициативата ЕЕН са правилни и че трябва да се положат усилия за оптимизиране на правилата на управлението на въздушното движение, които започват да дават резултати. Въпреки това тези схеми също откритоиха редица слабости, до голяма степен дължащи се на неуспеха на държавите членки да предоставят ясна картина за своите настоящи приоритети в областта на авиацията. Техните приоритети варират от въпроси като създаването на добавена стойност за ползвателите на въздушното пространство до максимизирането на собствените им приходи от въздушните операции, както и използването на авиацията като инструмент за регионално и микроикономическо развитие. В резултат на това при осигуряването на аеронавигационно обслужване все още се проявяват съществени недостатъци по отношение на неговата ефективност и качество, и при все това не съществува каквото и да е ясно обяснение по отношение на тази ситуация. В допълнение настоящата институционална структура не е оптимална, тъй като включва редица припокривания, пропуски и липса на каквато и да е обща насока сред различните заинтересовани страни. Следователно институционалната рамка на ЕЕН трябва да се укрепи.
- 2.6 SESAR е технологичният елемент на ЕЕН. Според проучване на съвместното предприятие SESAR, макроикономическото въздействие на SESAR би могло да доведе до генериране на допълнителен БВП в размер на 419 милиарда евро за европейската икономика и до създаване на около 320 000 работни места. Завършването на програмата SESAR ще изисква значителни инвестиции от всички страни на участниците във веригата за създаване на стойност в авиацията, които трудно могат да бъдат обосновани, ако не се установи приемлива възвръщаемост на инвестициите въз основа на синхронизираното разполагане на въздушни и наземни елементи, включително ползвателите на въздушното пространство, ДАУ и летищата. Институционалната рамка трябва да се развие, за да се осигури успешно разгръщане на SESAR; в същото време всички сътрудничащи си страни трябва да направят груба оценка на съотношението между разходите и ползите за поредицата инвестиционни проекти по цялата верига за създаване на стойност в авиацията.
- 2.7 Ето защо Европейската комисия планира да издаде законодателен пакет (ЕЕН II+), който надгражда върху съществуващите инициативи на ЕЕН и чийто стремеж е да се подобри допълнително ефективността на разходите, капацитета, безопасността и качеството на регулирането.

2.8 Въз основа на информацията, получена от Европейската комисия, инициативата ЕЕН II+ ще има за цел:

- да подобри слабото представяне на услугите на аеронавигационното обслужване, като даде нов стимул за функционалните блокове въздушно пространство (ФБВП), осигури финансиране за разгръщането на SESAR, актуализира схемата за таксуване във връзка с контрола на въздушния трафик, модернизира технологията чрез завършване на SESAR и наложи по-ефективни цели за изпълнение на задачите;
- да подобри настоящата неоптимална институционална структура чрез редица мерки, които включват: концентриране на икономическата регулация в рамките на Европейската комисия, като ЕААБ поеме отговорността за техническото регулиране и надзора; признаване на Евроконтрол като подкрепящ орган за тези институции; актуализиране на управлението на управителния орган на мрежата и уточняване на рамките на ЕЕН и ЕААБ чрез премахване на припокриванията и в крайна сметка — създаване на Европейска авиационна агенция (ЕАА), която да обхваща всички аспекти на надзора на европейската авиационна индустрия – включително технически и икономически въпроси и въпроси на безопасността;
- да преразгледа регулаторните инструменти и да ги обедини в един цялостен акт;
- да призове държавите членки да включат Евроконтрол в новата институционална среда.

### 3. Общи бележки

3.1 В съответствие с предходните си становища TEN/451 (20.6.2011 г.) и TEN 354/355 (21.1.2009 г.) ЕИСК напълно подкрепя необходимостта от навременно и всеобхватно прилагане на Единното европейско небе и инициативите SESAR: неотложният характер би следвало да е още по-осезаем, тъй като икономическото състояние на множество европейски авиокомпании понастоящем е много лошо.

3.2 ЕИСК очаква, че прилагането на пакета ЕЕН ще бъде напълно завършено, а именно в първоначално договорените през 2004 г. и 2009 г. рамки. Правните инструменти, предоставени на Европейската комисия посредством разпоредбите на ЕС, са достатъчни за тази цел.

3.3 В този контекст ЕИСК приветства плана на Комисията да даде допълнителен импулс на инициативата ЕЕН. От съществено значение за всички държави членки ще бъде да спазят своите предходни политически ангажименти да приключат навреме цялостното осъществяване на ЕЕН. От основно значение е и Европейската комисия да поддържа силна лидерска позиция и отговорност по време на целия процес на прилагане.

3.4 Като има предвид относително слабите резултати от прилагането на Единното европейско небе (ЕЕН) след влизането в сила на ЕЕН I през април 2004 г. и ЕЕН II през декември 2009 г., ЕИСК счита, че преразглеждането на настоящата правна рамка на ЕЕН би трябвало да се съсредоточи не само върху институционалните развития, но и върху засилването на следните елементи:

- компоненти „отдолу-нагоре“, които да допълнят подхода „отдолу-нагоре“;
- ясно представяне на стратегиите на държавите членки, по-специално тези, които могат да попречат на осъществяването на ЕЕН;
- засилване на навременното и същественото прилагане на ЕЕН посредством наказания за неизпълнение;
- задължително отделяне на допълнителните услуги по УВД, като те бъдат отворени за по-голяма конкуренция и за пазарните сили;
- определяне на цели, насочени в еднаква степен към качество на услугите и повишаване на ефективността;
- по-голямо участие на ползвателите на въздушното пространство;
- по-широко участие на социалните партньори – които не се изчерпват само с представители на доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАУ) – като част от социалния диалог в рамката на ЕЕН II +.

#### 4. Специфични бележки

4.1 ЕИСК изразява съжаление, че значителен брой от държавите членки, за които бяха предназначени целите, не успяха да постигнат тези цели за изпълнение и това не доведе до никакви ефективни правни последици. Неотдавна внесените национални планове за ефективност показват, че тези държави членки са си поставили дори още по-неамбициозни цели. Ето защо, за да се гарантира, че държавите членки създават по-големи синергии в рамките на техните функционални блокове въздушно пространство (ФБВП), и в крайна сметка между самите тях, очевидно съществува необходимост от амбициозни цели за изпълнение, съчетани с ефективен механизъм за санкции, както и еднозначни и ясни стратегии на държавите членки, които да са подкрепени от необходимата паневропейска хармонизация на правото в тази област. ЕЕН би следвало да стимулира развитието на необходимите общи европейски правни инструменти (напр. гражданско право) и общ подход към европейския сектор за противовъздушна отбрана.

- 4.2 ЕИСК смята, че би трябвало да бъдат предоставени повече правомощия на равнището на ЕС и на равнището на ФБВП, за да се спомогне за преодоляване на настоящия проблем, който се изразява в това, че държавите членки се съсредоточават върху защитата на своите собствени национални ДАУ или ги използват като инструмент на националната икономика, а не върху създаването на допълнителна стойност за ползвателите на въздушното пространство и клиентите/пътниците. Валидните за целия ЕС цели за изпълнение би трябвало да спомогнат да се гарантира постигането на високите цели на ЕЕН за 2020 г., а именно: спрямо 2005 г., трикратно увеличение на капацитета, където е необходимо, 10-процентно намаление на екологичното въздействие на полетите и намаляване с 50% на цената на услугите на УВД за ползвателите на въздушното пространство и постигане на напредък в дефрагментирането на националните въздушни пространства.
- 4.3 ЕИСК подчертава необходимостта да се запази независимостта на Органа на ЕС за преглед на ефективността (ОПЕ). Неговите дейности би трябвало да бъдат отделени от тези на Евроконтрол и да бъдат прехвърлени на пълноправен орган на ЕС, отговорността за когото носи Комисията. ЕС следва също така да отреди по-силна роля на ОПЕ в процеса на установяване на валидни за целия ЕС цели за изпълнение и национални планове за ефективност. Свърхпредставителството на ДАУ следва да бъде прекратено.
- 4.4 ЕИСК смята, че на равнището на ЕС би следвало да се установят наказания и стимули за предотвратяване на неспазване на целите за изпълнение и да се гарантира, че тези цели ще останат отделени от националните интереси. В частност би трябвало да се предвиди свързване на нормата на възвращаемост на инвестициите, извършени от ДАУ, и делът на техните акционери с постиженията на схемата за отчитане на ефективността.
- 4.5 ЕИСК изразява съжаление, че инициативата за функционални блокове въздушно пространство (ФБВП) не успя да се реализира и че законовият срок за ЕЕН II, определен за 4 декември 2012 г., не беше спазен. Би трябвало да се даде нов импулс на инициативите за ФБВП посредством повече управление „отгоре-надолу“ на равнището на ЕС. По-засиленият подход „отгоре-надолу“ би следвало да гарантира, че ФБВП носят реални ползи вместо сегашните козметични процедури. В този контекст на управителния орган на мрежата във връзка с ЕЕН би трябвало да се предостави правомощието да предлага и да прилага специфични проекти на ФБВП за оптимизиране на тяхното управление, въздушното пространство, както и технически и човешки ресурси въз основа на ясни крайни срокове. Би трябвало да бъдат установени наказания в случай на неспазване. Управителният орган на мрежата и заинтересованите ползватели на въздушното пространство също би трябвало да получат статут на наблюдатели в основните органи на ФБВП.



- 4.6 Приносът на държавите членки в Комитета на ЕС за Единно европейско небе беше доминиран от национални интереси, а не от целите на ЕС. Последното решение на този комитет относно изпълнението и схемата за таксуване за периода 2015–2019 г. е още един недостатък в прилагането на ЕЕН. ЕИСК предлага както на ползвателите на въздушното пространство, така и на ДАУ да се предостави статут на наблюдатели и правото на инициатива във всички дейности на комитета за ЕЕН.
- 4.7 ЕИСК отново приветства намерението на Комисията да разгледа въпроса за отделянето на допълнителните услуги по УВД като начин за подобряване на ориентираността към клиента и ефективността. За ускоряване на процеса на отделяне следва да бъдат използвани регулаторните инструменти на ЕС. В този контекст ЕИСК изразява съжаление, че Комисията не успя да спази законовия срок, определен за 4 декември 2012 г., за да подготви и внесе проучване в Европейския парламент и Съвета за оценка на въздействието върху законите, безопасността, промишлеността, икономиката и обществото на прилагането на пазарни принципи за предоставянето на обслужване във връзка с комуникация, навигация, надзор и аеронавигационна информация и да вземе предвид развитието във функционалните блокове въздушно пространство и наличната технология.
- 4.8 ЕИСК смята, че законодателството за ЕЕН II+ би следвало да уреди разделянето между основните обвързани услуги на ДАУ и допълнителните услуги като комуникация, навигация и надзор, метеорологични услуги и обучение, като отвори пазара за тези услуги, което би могло да доведе до повече ефективност, по-високо качество и цялостно намаляване на разходите. ЕИСК отбелязва, че значението на по-нататъшното либерализиране на допълнителните услуги беше изтъкнато и в оценката на въздействието на законодателството във връзка с ЕЕН II+ и на срещата на високо равнище за ЕЕН в Лимасол. Въпреки че настоящото законодателство позволява отделянето на национално равнище, държавите членки по-скоро все още се колебаят за използването на този инструмент за подобряване на ефективността. Там, където това е възможно, предоставянето на услуги за комуникация, навигация и надзор и метеорологично обслужване би трябвало да бъде обект на пазарни условия и тръжни процедури. Освен това пазарните условия не би трябвало да се комбинират с механизъм на допускане на същия пазар, в противен случай той ще има доминираща позиция. Всички местни и съществени кръстосани субсидии би трябвало да бъдат забранени.
- 4.9 Новата концепция на Евроконтрол за централизирани услуги би трябвало надлежно да бъде разгледана, тъй като тези услуги се базират на приемливи търговски практики, подкрепени от оперативните участници (авиокомпаниите, ДАУ и летища), и те се основават на открити тръжни процедури за срочни договори, възлагани на онези компании, които са представили най-добрата оферта.

- 4.10 ЕИСК изтъква факта, че дефрагментацията на съоръженията за аеронавигационно обслужване би могла да стане възможна посредством използването на консолидационни центрове. Т.нар. концепция за „виртуален център“ би могла да бъде полезна отправна точка. Този подход включва използването на напълно стандартизирани методи на единици за аеронавигационно обслужване, които работят от различни места и използват напълно стандартизирани методи на опериране с променлив мащаб, процедури и съоръжения по такъв начин, че ползвателите на въздушното пространство ги разглеждат като единна система. Това въздействие стана очевидно и при настоящата комбинация от програми на ЕЕН, като например SERA и SESAR. Тази организация подкрепя пълната техническа и оперативна съвместимост между участващите ДАУ, което от своя страна позволява сектори, възложени на отделни единици, временно да бъдат прехвърлени под оперативната отговорност на други единици. Следователно това ще позволи бързо оптимизиране на използването на зоналните контролни центрове (ЗКЦ) и ще осигури оптимално функциониране във всеки един момент.
- 4.11 Ето защо ЕИСК смята, че законодателството за ЕЕН II+ би трябвало да предостави подходяща регулаторна рамка, която да насочва и ръководи прилагането на мерки за стандартизация по последователен и съгласуван начин. Би трябвало да бъде създаден общ управляващ орган в рамките на ФБВП, за да се гарантира последователно и координирано прилагане. Мерките за стандартизация представляват реалистично и ефективно средство за постигане на целите за функциониране за целия ЕС.
- 4.12 ЕИСК приветства плановете на Комисията да увеличи задачите и правомощията на управителния орган на мрежата във връзка с ЕЕН. В този контекст ще бъде от съществено значение да се позволи на ползвателите на въздушното пространство да участват във вземането на стратегически решения, които засягат функционирането на мрежата и да предоставят на ДАУ роля в процеса на вземане на решения относно местното функциониране.
- 4.13 ЕИСК отбелязва факта, че Комисията планира да разшири обхвата на Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ), така че тя да се занимава с цялостното техническо регулиране и надзор, включително с области, които не са свързани с безопасността. ЕИСК е съгласен, че това може да бъде правилният подход, но изразява притеснение, че дори и с подкрепата на основаната на риска концепция за приоритетите натоварването на ЕААБ с нови задачи би могло да създаде повече проблеми отколкото ползи и да отклони вниманието на ЕААБ от основната ѝ мисия, свързана с безопасността. Ето защо ЕИСК смята, че разширяването на полето на действие на ЕААБ засега не следва да бъде приоритет. Вместо това ЕИСК смята, че потенциалните припокривания между ЕААБ и рамките на ЕЕН биха могли да бъдат отстранени посредством подходящи координационни механизми между ЕААБ, Евроконтрол и Комисията, без непременно да се променя институционалната рамка.

- 4.14 Ролята на Евроконтрол в оперативното осъществяване на ЕЕН е много важна. За да се осигури бъдещото ефективно функциониране на централизираното обслужване, като това предоставяно от управителния орган на мрежата, ще бъде необходимо преразглеждане на настоящото споразумение за Евроконтрол.
- 4.15 Що се отнася до SESAR, ЕИСК подчертава значението на осигуряването на достатъчно публично финансиране в подкрепа на синхронизираното разполагане на наземни и въздушни елементи. Освен това оперативните инвеститори (ползвателите на въздушното пространство, ДАУ и летищата) би трябвало да получат основна роля в управлението на прилагането на SESAR, когато се вземат решения относно приоритетите въз основа на ясни търговски практики. ЕИСК подчертава значението на прилагането на SESAR като основен европейски инфраструктурен проект. Комитетът изразява своята огромна загриженост във връзка с възможните съкращения в бюджета за Механизма за свързване на Европа, които биха могли да повлияят върху способността за продължаване на това прилагане. Също така е изключително важно да се изработят възможни бъдещи модели за финансиране за прилагането на SESAR за военни цели.
- 4.16 ЕИСК не подкрепя предложението на Комисията за въвеждане на ценова модулация за натоварени маршрути. Това в действителност няма да доведе до никакво подобрене в използването на капацитета на въздушното пространство; освен това, тъй като нейното въвеждане би могло да накара операторите на въздухоплавателни средства да облитат по-дълги маршрути, това ще противоречи на целите на ЕС за намаляване на емисиите като средство за борба с изменението на климата. Нещо повече, подобна система би била също несправедлива, тъй като операторите на въздухоплавателни средства вече заплащат цена за претоварване поради непреките разходи за закъснения. Подобен подход би довел до двойно наказание, което би било напълно недопустимо, особено след като операторите на въздухоплавателни средства използват таксите за прелитане за финансиране подобряването на инфраструктурата, което в крайна сметка би трябвало да доведе до намаляване на претовареността.
- 4.17 Вместо това ЕИСК смята, че ценовата модулация би трябвало да се съсредоточи върху мотивирането на операторите на въздухоплавателни средства да закупуват оборудването, необходимо за подобряване на цялостното функциониране на системата за управление на въздушния трафик. Това би могло да бъде постигнато чрез използване на публични фондове, за да се намалят потребителските такси за онези оператори на въздухоплавателни средства, които инвестират на ранен етап в технологии на SESAR. Този подход би могъл впоследствие да бъде съпроводен от допълнителни мерки като концепцията „най-добре оборудвани, най-добре обслужени“, която напълно се подкрепя от ЕИСК.

## 5. Социален диалог

- 5.1 Европейската авиационна индустрия е в много затруднена икономическа ситуация, която вече доведе до загубата на хиляди работни места. Следователно прилагането на ЕЕН и неговата подобрена ефективност също са важни за запазването на работни места в тази част на веригата за създаване на стойност в авиацията. В този контекст петият стълб на ЕЕН е от решаващо значение за даването на адекватен отговор на предизвикателствата в областта на заетостта, мобилността на работниците, промените в управлението на персонала и професионалното обучение. Вследствие на това социалният диалог би трябвало да бъде засилен и да надхвърля пределите на самия сектор на УВД, да бъде отворен за участието на други социални партньори освен представителите на доставчиците на аеронавигационно обслужване (ДАУ) и би трябвало да разшири обхвата си така, че в него да се включи обсъждането на социалните последици за работниците в сектора на УВД, авиокомпаниите и летищата и на начини за запазване на работни места в авиационната индустрия в по-широк план.
- 5.2 ЕИСК е твърдо убеден, че ефективният постоянен социален диалог е от съществено значение за подпомагане на процеса на преход. Ако служителите не са напълно ангажирани в този преход, рискът от неуспех ще се увеличи значително. По-специално новите технологии и оперативни концепции, разработени от SESAR, ще променят традиционната роля на диспечерите на въздушното движение, които ще изпълняват функцията на ръководители на въздушния трафик.
- 5.3 Важно е социалният диалог в рамките на ЕЕН да отразява притесненията на всички участници в прилагането. Следователно настоящото доминиране на представители на ДАУ не е оправдано и рискува да стане причина за допълнителна дискриминация по отношение на други важни действащи лица от сектора.

Брюксел, 17 април 2013 г.

Председател  
на  
Европейския икономически и социален  
комитет

Henri Malosse

---