

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (αναδιατύπωση)»**

[COM(2020) 579]

και

**«Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139 όσον αφορά την αρμοδιότητα του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας να ενεργεί ως φορέας επανεξέτασης των επιδόσεων του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού»**

[COM(2020) 577]

(2021/C 56/07)

Γενικός εισηγητής: ο κ. **Dumitru FORNEA**

Αίτηση γνωμοδότησης	Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 26-27.10.2020 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 22.10.2020
Νομική βάση	Άρθρο 100 παράγραφος 2 και άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αρμόδιο όργανο	Τμήμα Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών
Απόφαση του Προεδρείου	28.10.2020
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	2.12.2020
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	556
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	198/21/34

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εκτιμά τις προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και των ειδικών οργανισμών της ΕΕ για την εξεύρεση νέων νομικών και διοικητικών λύσεων που θα διασφαλίζουν τη βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος εναέριων μεταφορών προς όφελος όλων των πολιτών, των χρηστών εναέριου χώρου και του περιβάλλοντος. Όλοι συμφωνούμε πως είναι αναγκαία η διασφάλιση της ασφαλούς εναέριας κυκλοφορίας, η βελτίωση της συνολικής απόδοσης, δυνατότητας κλιμάκωσης και ανθεκτικότητας των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και των υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ATM/ANS-air traffic management and air navigation services), ενώ στηρίζουμε επίσης τον στόχο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (ΕΕΟ) για ένα συνεκτικό πανευρωπαϊκό δίκτυο και μια προοδευτικά μεγαλύτερη ολοκλήρωση και τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των ATM/ANS.

1.2. Η τροποποιημένη αναδιατυπωμένη πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με θέμα τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό (ΕΕΟ) κρίνεται εν γένει θετικά από πολλούς ενδιαφερόμενους φορείς, θεωρείται δε αναγκαία για την επίτευξη των στόχων που έθεσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ήτοι: τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, μικρότερες καθυστερήσεις στους αερολιμένες και τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα κόστους στην παροχή υπηρεσιών ATM. Αυτοί οι στόχοι τυγχάνουν επίσης στήριξης από άλλες εκθέσεις, όπως η έκθεση της ομάδας σοφών σχετικά με το μέλλον του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού του 2019 <sup>(1)</sup>.

1.3. Η τροποποιημένη και αναδιατυπωμένη πρόταση με θέμα τον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό που παρουσιάστηκε αποτελεί επικαιροποιημένο κανονιστικό πλαίσιο που επιδιώκει την επίτευξη των αρχικών στόχων του ΕΕΟ για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, τη μείωση των καθυστερήσεων και τη βελτίωση της αποδοτικότητας κόστους στην παροχή υπηρεσιών ATM. Ωστόσο, αν και η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποτελεί βελτίωση σε σχέση με τον ισχύοντα κανονισμό, παραμένει αβέβαιο κατά πόσον το σχέδιο επαρκεί για την επίτευξη των αρχικών στόχων του ΕΕΟ. Για αυτό, προτείνουμε τη δρομολόγηση συζήτησης ώστε να διευκρινιστεί τα επίπεδο φιλοδοξίας του νέου κανονισμού για τον ΕΕΟ.

<sup>(1)</sup> <https://www.sesarju.eu/node/3330>

1.4. Ο ρόλος του διαχειριστή δικτύου πρέπει να αποσαφηνιστεί, και ειδικότερα το συνολικό εύρος και ο αντίκτυπος στον προγραμματισμό των αεροπορικών εταιρειών, τη διαχείριση δυναμικότητας, τον σχεδιασμό του εναερίου χώρου, το περιβάλλον και την ιεράρχηση της ζήτησης.

1.5. Όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς των αερομεταφορών πρέπει να συμμετέχουν στη λήψη μεζόνων αποφάσεων. Η αρχή της ουσιαστικής διαβούλευσης πρέπει να αποτελεί μέρος της πρότασης πλαισίου.

1.6. Εκφράζονται ανησυχίες σχετικά με τον υπερβολικά ευρύ σκοπό της πρότασης, συνεπώς τα περιβαλλοντικά μέτρα πρέπει να εξεταστούν και να αναπτυχθούν περαιτέρω έξω από το πλαίσιο της πρότασης. Μια σχετική πρόσθετη πολιτική θα πρέπει να εξετάζει όλα τα σχετικά μέτρα αειφορίας στις αερομεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της εισαγωγής και της ενσωμάτωσης βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων. Σε αυτές τις συζητήσεις, θα πρέπει να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα της θέσπισης τελών για την ενθάρρυνση της περιβαλλοντικής συμπεριφοράς των αεροπορικών εταιρειών.

1.7. Παρότι αναγνωρίζεται ότι ο τομέας των υπηρεσιών ATM μπορεί να συνεισφέρει στη συνολική μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub>, η αποτελεσματική χρήση της τεχνολογίας κατά τρόπο βιώσιμο μπορεί να μετριάσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> των αερομεταφορών. Αυτή η προσέγγιση πρέπει να εξεταστεί ως μέσο για την περαιτέρω μείωση του αποτυπώματος της αεροπορίας. Αναγνωρίζεται ότι τεχνολογίες όπως τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα μπορούν να μειώσουν σημαντικά τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, πολύ περισσότερο από ό,τι αυτή η πρόταση.

1.8. Η πρόταση υστερεί όσον αφορά τη συνεκτίμηση του δραματικού αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 στον κλάδο. Ειδικότερα, η ενθάρρυνση της διαρθρωτικής αλλαγής από την πρόταση μπορεί δυνητικά να οδηγήσει σε περαιτέρω κατακερματισμό και αύξηση της πολυπλοκότητας σε μια συγκυρία όπου ο κλάδος χρειάζεται σταθερότητα για να ανακάμψει. Κατά συνέπεια, απαιτείται περαιτέρω μελέτη και προβληματισμός προκειμένου να συνεκτιμηθεί δεόντως ο κοινωνικός και οικονομικός αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 τόσο για τους εργαζομένους όσο και για τους χρήστες υπηρεσιών. Επιπλέον, ο στόχος της πρότασης για τη βελτίωση της ικανότητας στον τομέα των υπηρεσιών ATM κατέστη παρωχημένος, καθώς η κυκλοφορία μειώθηκε δραματικά από την έναρξη της πανδημίας COVID-19. Οι τρέχουσες εκτιμήσεις της Eurocontrol δείχνουν πως η επιστροφή στα επίπεδα κυκλοφορίας του 2019 δεν αναμένεται πριν από το έτος 2024<sup>(2)</sup>.

1.9. Όσον αφορά τον μηχανισμό επιδόσεων, μια προσέγγιση από την κορυφή υπό την ηγεσία του EASA σχετικά με την επανεξέταση επιδόσεων θα πρέπει να λαμβάνει ουσιαστικά υπόψη τις τοπικές συνθήκες. Μια διαρθρωμένη διαδικασία κοινωνικού διαλόγου γύρω από τις επιδόσεις θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις τοπικές συνθήκες και παράγοντες.

1.10. Πρέπει να διασφαλιστεί η ανεξαρτησία ενός νέου οικονομικού ρυθμιστικού φορέα και να διατηρηθεί η σαφής διάκριση μεταξύ της ρύθμισης και της εφαρμογής των υπηρεσιών. Για αυτό, θα πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες τροποποιήσεις στο μηχανισμό επιδόσεων:

- Τα κύρια πεδία επιδόσεων (key performance areas) της ασφάλειας θα πρέπει να αναπτυχθούν στο ίδιο επίπεδο με τα άλλα κείρια πεδία επιδόσεων, με μετρήσιμους στόχους και δείκτες σε επίπεδο ΕΕ.
- Θα πρέπει να θεσπιστούν μηχανισμοί υποχρεωτικής διαβούλευσης σε τοπικό επίπεδο, οι οποίοι θα εξασφαλίζουν τη δέουσα συμμετοχή των εκπροσώπων των εργαζομένων στην έγκριση των τοπικών σχεδίων επιδόσεων.
- Η αλληλεξάρτηση μεταξύ των διαφόρων κύριων πεδίων επιδόσεων πρέπει να αναγνωριστεί και να μετριάσει δεόντως.

1.11. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι ο διαρθρωτικός διαχωρισμός των Εθνικών Εποπτικών Αρχών (ΕΕΑ) και των Εθνικών Αρμοδίων Αρχών (ΕΑΑ) θα αποφεύγει ουσιαστικές συγκρούσεις συμφερόντων, οι οποίες θα μπορούσαν να υπονομεύσουν την απόδοση και την αποδοτικότητα κόστους του κλάδου, τις ζωές των εργαζομένων και την ασφάλεια του κλάδου. Οι ΕΕΑ και οι ΕΑΑ πρέπει να δρουν ανεξάρτητα από κάθε κλαδική, οικονομική, κοινωνική ή πολιτική πίεση και, συνεπώς, σύμφωνα με τα πρότυπα των κρατών μελών, πρέπει να παραμείνουν στις αρμοδιότητες του δημοσίου τομέα. Οι κανόνες που ορίζουν τη διαδικασία επιλογής των εργαζομένων των ΕΕΑ και των ΕΑΑ δεν πρέπει να αντιβαίνουν τις συνήθεις διαδικασίες επιλογής των δημοσίων υπαλλήλων των κρατών μελών.

1.12. Τα λειτουργικά τμήματα εναερίου χώρου (FAB), την κατάργηση των οποίων εισηγείται η πρόταση, συνέβαλαν στην εγκαθίδρυση κοινής νοοτροπίας μεταξύ όλων των κοινωνικών εταίρων, και διευκόλυναν τη βελτίωση των επιδόσεων.

<sup>(2)</sup> Eurocontrol, Market Update [10 Νοεμβρίου 2020]. Όπως παρουσιάστηκε από τον Eamonn Brennan στη διεύθυνση <https://www.youtube.com/watch?v=-VSQe97wDmc>

1.13. Όσον αφορά την παροχή επικουρικών υπηρεσιών (CNS, AIS, MET), διαπιστώνουμε με ανησυχία ότι η πρόθεση της πρότασης ευθυγραμμίζεται με τις προηγούμενες προτάσεις, για τον SES1 και τον SES2, όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση και τον κατακερματισμό του κλάδου, προτάσεις που απορρίφθηκαν αμφότερες στο στάδιο μεταξύ της αρχικής πρότασης της Επιτροπής και της έγκρισης των διαφόρων κειμένων. Παρότι στη διαδικασία για τον SES2 επετεύχθη συμβιβασμός, αυτή η ισχύουσα διαδικασία δεν είναι ισορροπημένη, καθώς ευνοεί τον διαχωρισμό των επικουρικών υπηρεσιών και την εφαρμογή των αρχών της αγοράς. Η πρόταση θα πρέπει να εξετάσει μια ισορροπημένη προσέγγιση, συνεκτιμώντας τον αρνητικό κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο της ισχύουσας προσέγγισης, τον στόχο της δημιουργίας αποτελεσματικής και αποδοτικής υπηρεσίας, και την έλλειψη πολιτικής βούλησης που εκφράστηκε στις προηγούμενες προτάσεις για τον ΕΕΟ.

1.14. Συνιστάται να συνεκτιμηθούν δεόντως κατά τη νομοθετική διαδικασία ορισμένες πτυχές της πρότασης, και ειδικότερα κάθε πρόταση διαχωρισμού ή απελευθέρωσης της παροχής υπηρεσιών. Αναγνωρίζεται ότι αυτοί οι παράγοντες ενδέχεται να έχουν καταστροφικό αντίκτυπο στους εργαζομένους, για αυτό θα πρέπει να συμμετέχουν οι κοινωνικοί εταίροι στη διαδικασία.

## 2. Πλαίσιο και γενικές παρατηρήσεις

### 2.1. Ο στόχος της νομοθετικής δέσμης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Η Επιτροπή επιδιώκει τη βελτίωση της συνολικής αποδοτικότητας της οργάνωσης και διαχείρισης του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου μέσω της μεταρρύθμισης του μονοπωλίου στους παρόχους υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Η δέσμη μέτρων έχει ήδη καθυστερήσει πολύ, ενώ η νομοθεσία για τον ΕΕΟ δεν έχει επικαιροποιηθεί εδώ και πάνω από 10 χρόνια. Οι αλλαγές στην εξέλιξη της διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας λήφθηκαν υπόψη, ενώ το ευρωπαϊκό δίκτυο ATM πρέπει να μεταρρυθμιστεί προκειμένου να ανταπεξέλθει τόσο στη συνεχή αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας την τελευταία δεκαετία όσο και στις σημαντικές απρόβλεπτες διακυμάνσεις της κυκλοφορίας, όπως αυτές που προκάλεσε η τρέχουσα πανδημία COVID-19. Αυτό απαιτεί αλλαγές που θα επιτρέπουν την εκτέλεση δραστηριοτήτων υπό τις ασφαλέστερες, αποδοτικότερες από πλευράς κόστους και πτήσης και περιβαλλοντικά φιλικότερες συνθήκες, καθώς και μέτρα που θα συνεισφέρουν στη μείωση των εκπομπών από την αεροναυτιλία, σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας. Για αυτό πρέπει να συνεχιστεί η εξάλειψη του κατακερματισμού του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, η μείωση των καθυστερήσεων, η ενίσχυση των προδιαγραφών ασφαλείας και της αποδοτικότητας των πτήσεων, προκειμένου να μειωθεί το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των αερομεταφορών, και να ρυθμιστούν οι χρεώσεις που σχετίζονται με τη μονοπωλιακή παροχή υπηρεσιών.

Η αποδοτικότητα των διαδρομών πτήσεων μπορεί να αυξηθεί με την υιοθέτηση νέων λύσεων ψηφιακής τεχνολογίας. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί μέσω της συνεργασίας και της οικοδόμησης εμπιστοσύνης μεταξύ των χωρών της ΕΕ και των ενδιαφερόμενων φορέων του κλάδου.

### 2.2. Κοινωνική άδεια λειτουργίας και σχέσεις με την οργανωμένη κοινωνία των πολιτών

2.2.1. Η παρούσα πρόταση SES2+ αποτελεί εν μέρει αναδιατύπωση προηγούμενης πρότασης SES2+ επί της οποίας οι συζητήσεις κατέληξαν σε αδιέξοδο λόγω διμερούς διαφωνίας μεταξύ δύο κρατών μελών. Δεδομένης της ομοιότητας του περιεχομένου με προηγούμενες αποτυχημένες προτάσεις ΕΕΟ, παραμένει η πιθανότητα μη επίτευξης πολιτικής συναίνεσης. Οι προβληματισμοί των κρατών μελών περιλαμβάνουν παραδοσιακά πολιτικούς προβληματισμούς, προβληματισμούς σχετικά με την κυριαρχία, κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες, προβληματισμούς σχετικά με την απελευθέρωση του εθνικού εναέριου χώρου και με την αναγκαστική ιδιωτικοποίηση. Συνιστάται η δέουσα συνεκτίμηση των προβληματισμών αυτών κατά τη νομοθετική διαδικασία.

2.2.2. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει πως τα κοινωνικά ζητήματα ελήφθησαν υπόψη στην αξιολόγηση αντικτύπου του 2013 για την αρχική πρόταση SES2+. Επίσης, διεξάγεται επί του παρόντος μελέτη για τις συνθήκες εργασίας για τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας (EEK) και το προσωπικό ηλεκτρονικού εξοπλισμού ασφαλείας της εναέριας κυκλοφορίας (ATSEP), η οποία θα ληφθεί υπόψη κατά την κατάρτιση του παράγωγου δικαίου μετά την έγκριση της πρότασης ΕΕΟ. Ωστόσο, το κοινωνικό υπόβαθρο έχει εξελιχθεί σημαντικά έκτοτε, η δε μελέτη για τις συνθήκες εργασίας των EEK και του ATSEP επικεντρώνεται πρωτίστως στην τρέχουσα κατάσταση και οι απαντήσεις των κοινωνικών εταίρων δεν είναι ιδιαίτερα θετικές όσον αφορά τα μελλοντικά σενάρια.

2.2.3. Σειρά ζητημάτων που έθεσαν σε προηγούμενες συζητήσεις οι ενδιαφερόμενοι φορείς δεν ελήφθησαν υπόψη. Μεταξύ αυτών, η σειρά συζητήσεων στρογγυλής τραπέζης που οδήγησε στην υψηλού επιπέδου διακήρυξη για τον Ψηφιακό Ευρωπαϊκό Ουρανό, καθώς και τα υφιστάμενα μέσα διαβούλευσης, όπως ο τομεακός κοινωνικός διάλογος στις υπηρεσίες ATM, η ομάδα σοφών και η ομάδα εμπειρογνομόνων για την ανθρώπινη διάσταση του ΕΕΟ. Δεδομένων αυτών, παραμένουν πολυάριθμοι εκκρεμείς κοινωνικοοικονομικοί προβληματισμοί, συμπεριλαμβανομένης της εφαρμογής νέων τεχνολογιών και της πρωτοβουλίας των κοινωνικών εταίρων στις υπηρεσίες ATM για την ανάπτυξη οδικού χάρτη για την κοινωνική και ανθρώπινη διάσταση του ΕΕΟ.

2.2.4. Οι κύριοι ενδιαφερόμενοι φορείς του κλάδου των αερομεταφορών υποστηρίζουν τη συνεχή συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών, των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) και του διαχειριστή δικτύου. Το έργο της πρωτοβουλίας ΕΕΟ στηρίζει την εν λόγω διασυννοριακή συμμετοχή και θα πρέπει να συνεχίσει να αναπτύσσει μέσα με τα οποία μπορούν να βελτιωθούν η επιχειρησιακή ασφάλεια, η αποδοτικότητα και η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας, μεταξύ άλλων μέσω της πρόσβασης σε προγράμματα κατάρτισης του προσωπικού από τα οποία εξαρτάται η υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

2.2.5. Οι συχνότερες συσκέψεις εργασίας μεταξύ των υπηρεσιών της στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας στα κράτη μέλη και ο συνεχής διάλογος μεταξύ των διοικήσεων της πολιτικής και της στρατιωτικής εναέριας κυκλοφορίας μπορούν να οδηγήσουν σε αποτελεσματικότερες διαδρομές πτήσεων, τόσο από οικονομική όσο και ιδίως από οικολογική άποψη, αλλά και να αποφέρουν πολλαπλά οφέλη για τους επιβάτες/καταναλωτές.

2.2.6. Ο καθορισμός των περιβαλλοντικών επιδόσεων θα πρέπει να καθοδηγείται περισσότερο από συγκεκριμένες παραμέτρους παρά από το κόστος αυτό καθαυτό. Απαιτείται μεταρρύθμιση προκειμένου να ενισχυθούν η σημασία του οικολογικού προσανατολισμού των πτήσεων και, ως εκ τούτου, των υπηρεσιών που θα προσφέρουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και ο διαχειριστής δικτύου, καθώς και η βέλτιστη χρήση του δικτύου από τους χρήστες του εναέριου χώρου.

### 2.3. Συνεκτίμηση της πανδημίας COVID-19

2.3.1. Ο κλάδος των αερομεταφορών επλήγη περισσότερο από την οικονομική κατάρρευση που προκάλεσε η κρίση COVID-19. Διεθνείς εκτιμήσεις προβλέπουν την επιστροφή στα επίπεδα του 2019 το 2024 αν όχι αργότερα, με την προϋπόθεση επιτυχημένης κυκλοφορίας εμβολίου κατά της νόσου το πρώτο εξάμηνο του 2021. Δεδομένων των αυξανόμενων πιέσεων που υφίσταται ο κλάδος προκειμένου να επανέλθει σε κάποια μορφή κανονικότητας όσον αφορά τη λειτουργία του, ο αντίκτυπος της εν λόγω πρότασης πρέπει να είναι πλήρως κατανοητός, δεδομένων των σημαντικών διαρθρωτικών τροποποιήσεων που προτείνει για τον ευρωπαϊκό κλάδο των υπηρεσιών ATM. Η πρόταση δεν πρέπει να υπονομεύει την ικανότητα των υπηρεσιών ATM ή άλλων κλάδων των αερομεταφορών να ξεκινήσουν εκ νέου την κανονική τους λειτουργία.

2.3.2. Είναι εμφανής η απουσία προσαρμογών της πρότασης υπό το φως της κρίσης COVID-19, πράγμα που αναδεικνύει περαιτέρω την ανησυχία που εκφράστηκε περί έλλειψης συνάφειας της πρότασης με τους παράγοντες που επηρεάζουν τον κλάδο των αερομεταφορών στη μετά- COVID-19 εποχή. Φαίνεται πως όλες οι εκτιμήσεις του αντικτύπου της πρότασης διεξήχθησαν πριν από την πανδημία και άρα δεν είναι πλέον επίκαιρες.

2.3.3. Η κρίση COVID-19 είχε δραματικό αντίκτυπο στους εργαζομένους των αερομεταφορών, με απώλεια δεκάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας ήδη στην Ευρώπη. Οι «επικουρικές λειτουργίες» του κλάδου ATM, όπως οι CNS, AIS και MET, ενδέχεται να οδηγήσουν σε περαιτέρω αρνητικές επιπτώσεις λόγω της προσπάθειας της πρότασης για τον διαχωρισμό των υπηρεσιών. Τούτο πρέπει να αναγνωριστεί, και η πρόταση θα πρέπει να έχει επίγνωση του κοινωνικοοικονομικού αντικτύπου της πανδημίας στους εργαζομένους αυτούς και των έντονων διακυμάνσεων του κλάδου στο τρέχον κλίμα.

2.3.4. Καθώς το μέλλον του κλάδου παραμένει αβέβαιο, είναι δύσκολο να προετοιμαστεί νομοθεσία που θα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά τους προβληματισμούς που εκφράστηκαν στον στόχο της πρότασης. Επιπλέον, ο κοινωνικός και ο οικονομικός αντίκτυπος της κρίσης δεν είναι ακόμα απόλυτα σαφείς, και είναι πρόωρη η διατύπωση αξιολογήσεων ή συμπερασμάτων με βάση τις τρέχουσες προβλέψεις, οι οποίες αλλάζουν από τη μια μέρα στην επόμενη καθώς εξελίσσεται η πανδημία.

### 2.4. Εφαρμογή των αρχών της αγοράς

2.4.1. Η Επιτροπή επιδιώκει τη χρηματοπιστωτική στιβαρότητα, ωστόσο οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP) ενδέχεται να εκλάβουν τη νέα προτεινόμενη διεθνή αρχιτεκτονική ως μάλλον γραφειοκρατική, με προσθήκη νέου κόστους που δεν σχετίζεται κατ' ανάγκη με το επιχειρησιακό τους έργο. Άλλη μία πτυχή που ενδεχομένως εγείρει ερωτήματα είναι το όργανο εφέσεων, που, στην προτεινόμενη μορφή του, δεν είναι πλήρως ανεξάρτητο από τον φορέα επανεξέτασης των επιδόσεων (ΦΕΕ), παρότι είναι σαφής η πρόθεση της Επιτροπής να δημιουργήσει ένα όργανο που θα επιλύει υποθέσεις μέσω εξωδικαστικής διαδικασίας και όχι μόνο μέσω του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

2.4.2. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους της βιομηχανίας, ο τομέας των υπηρεσιών ATM πρέπει να παραμείνει σε υψηλό επίπεδο επιχειρησιακής ικανότητας ανεξάρτητα από τη ζήτηση εμπορικής εναέριας κυκλοφορίας. Ο κλάδος και οι εργαζόμενοι του συνέχισαν να εργάζονται παρά την πανδημία και παρέχουν αναγκαίες υπηρεσίες για την κυκλοφορία ζωτικής σημασίας αγαθών όπως οι εναέριας εμπορευματικές μεταφορές, οι ιατρικές και οι στρατιωτικές πτήσεις.

2.4.3. Από κοινωνικοοικονομική σκοπιά, εκφράζεται η ανησυχία ότι η εφαρμογή αρχών της αγοράς στις υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας αεροδρομίου θα μπορούσε να οδηγήσει σε εργασιακή αστάθεια και να μειώσει τα πρότυπα εργασίας στον τομέα, σε βάρος του εργατικού δυναμικού και της κοινότητας στο σύνολό της. Αυτό θα εμποδίσει την επίτευξη του στόχου αύξησης της επιχειρησιακής αποδοτικότητας και άρα είναι μάλλον απίθανο να οδηγήσει σε μείωση του κόστους υπηρεσιών. Επίσης, ενδέχεται να οδηγήσει σε μείωση του αριθμού αεροδρομίων όπου παρέχονται υπηρεσίες εναέριας κυκλοφορίας (ATS), με άμεσες επιπτώσεις στην ασφάλεια των εν λόγω αεροδρομίων.

2.4.4. Στον τομέα των υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, προηγούμενες απόπειρες απελευθέρωσης του κλάδου συναντούσαν παραδοσιακά έντονες κλαδικές αντιδράσεις. Μάλιστα, μεγάλο μέρος αυτών των αντιδράσεων αφορούσε συγκεκριμένα τις προηγούμενες προτάσεις για τον ΕΕΟ. Είναι πιθανό η παρούσα πρόταση στη σημερινή της μορφή να οδηγήσει σε περαιτέρω κοινωνική αναταραχή και εργατικές, διαφορές δεδομένου του στόχου της να επιτύχει μεγαλύτερη απελευθέρωση του κλάδου, και περαιτέρω άνοιγμα σε ιδιωτικοποιήσεις και σε κατακερματισμό του τομέα των υπηρεσιών ATM, ιδίως όσον αφορά τις αποκαλούμενες «επικουρικές λειτουργίες».

#### 2.5. Διάκριση της εποπτεύουσας αρχής και της παροχής υπηρεσιών

Σε συνέχεια του κανονισμού SES1, υφίσταται υποχρεωτική διάκριση μεταξύ των ρόλων εποπτείας και παροχής υπηρεσιών, τουλάχιστον σε επίπεδο λειτουργιών. Πρέπει να εξεταστεί αυτή η τροποποίηση στο πλαίσιο του SES2+, καθώς η εμπειρία από τις διαδικασίες διάκρισης των λειτουργιών κατέδειξε ότι η απόδοση μπορεί να διατηρηθεί στο ίδιο επίπεδο με έναν κλάδο που είναι διαρθρωτικά διαχωρισμένος. Ομοίως, θα ήταν ευπρόσδεκτη μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά τα συνολικά πεδία εφαρμογής της πρότασης σε αυτό το πλαίσιο.

Βρυξέλλες, 2 Δεκεμβρίου 2020.

Η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής  
Επιτροπής  
Christa SCHWENG

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα ακόλουθα σημεία του σχεδίου γνωμοδότησης τροποποιήθηκαν κατά την έγκριση των αντίστοιχων τροπολογιών στη σύνοδο ολομέλειας, αλλά συγκέντρωσαν περισσότερο από το ένα τέταρτο των ψήφων (άρθρο 54 παράγραφος 4 του Εσωτερικού Κανονισμού):

**α) Σημείο 1.14**

1.14. ~~Συνιστάται να συνεκτιμηθούν δεόντως κατά τη νομοθετική διαδικασία~~ ~~Πρέπει να διεξαχθεί αξιολόγηση κοινωνικού αντικτύπου για~~ ορισμένες πτυχές της πρότασης, και ειδικότερα ~~για~~ κάθε πρόταση διαχωρισμού ή απελευθέρωσης της παροχής υπηρεσιών. Αναγνωρίζεται ότι αυτοί οι παράγοντες ενδέχεται να έχουν καταστροφικό αντίκτυπο στους εργαζομένους, για αυτό θα πρέπει να συμμετέχουν οι κοινωνικοί εταίροι στη διαδικασία.

**Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας για την τροπολογία:**

Ψήφοι υπέρ: 119

Ψήφοι κατά: 104

Αποχές: 26

**β) Σημείο 2.2.1**

2.2.1. Η παρούσα πρόταση SES2+ αποτελεί εν μέρει αναδιατύπωση προηγούμενης πρότασης SES2+ επί της οποίας οι συζητήσεις κατέληξαν σε αδιέξοδο λόγω διμερούς διαφωνίας μεταξύ δύο κρατών μελών. Δεδομένης της ομοιότητας του περιεχομένου με προηγούμενες αποτυχημένες προτάσεις ΕΕΟ, παραμένει η πιθανότητα μη επίτευξης πολιτικής συναίνεσης. Οι προβληματισμοί των κρατών μελών περιλαμβάνουν παραδοσιακά πολιτικούς προβληματισμούς, προβληματισμούς σχετικά με την κυριαρχία, κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες, προβληματισμούς σχετικά με την απελευθέρωση του εθνικού εναέριου χώρου και με την αναγκαστική ιδιωτικοποίηση. ~~Μια εκτεταμένη σειρά αξιολογήσεων αντικτύπου θα μπορούσε να συμβάλει στον εντοπισμό και τον μετριασμό αυτών των προβληματισμών.~~ Συνιστάται η δέουσα συνεκτίμηση των προβληματισμών αυτών κατά τη νομοθετική διαδικασία.

**Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας για την τροπολογία:**

Ψήφοι υπέρ: 113

Ψήφοι κατά: 113

Αποχές: 23

Σύμφωνα με το άρθρο 61 του Εσωτερικού Κανονισμού, δεδομένου ότι η ψηφοφορία κατέληξε σε ισοψηφία (ίσος αριθμός ψήφων υπέρ και κατά), υπερίσχυσε η ψήφος της Προέδρου, η οποία ψήφισε υπέρ της τροπολογίας.