



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Document de ședință

A7-0254/2012

12.7.2012

RAPORT

referitor la punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european
(2012/2005(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Jacqueline Foster

CUPRINS

| | Pagina |
|--|---------------|
| PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN..... | 3 |
| EXPUNERE DE MOTIVE..... | 11 |
| AVIZ AL COMISIEI PENTRU AFACERI EXTERNE..... | 14 |
| REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE | 18 |

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european

(2012/2005(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere raportul Comisiei către Parlamentul European și către Consiliu referitor la punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european: e timpul să trecem la fapte (COM(2011)0731),
 - având în vedere comunicarea Comisiei intitulată „Mecanisme de guvernanță și de stimulare pentru desfășurarea SESAR – componenta tehnologică a cerului unic european (COM(2011)0923),
 - având în vedere cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” (COM(2011)0144),
 - având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru afaceri externe (A7-0254/2012),
- A. întrucât s-au înregistrat numeroase progrese în punerea în aplicare a cerului unic european (SES);
- B. întrucât 2012 se așteaptă să fie un an esențial pentru punerea în aplicare a SES;
- C. întrucât finalizarea SES va permite realizarea unor economii considerabile în ceea ce privește sectorul economic, siguranța și mediul înconjurător, prin crearea unui sector al aviației mai durabil și un sistem de gestionare a traficului aerian mai eficient la nivel european;
- D. întrucât volumul traficului aerian este în continuă creștere, conducând la o capacitate insuficientă și la o creștere a întârzierilor pentru pasageri, fiind totodată afectate și planurile de creștere ale companiilor aeriene; întrucât spațiul aerian european este printre cele mai aglomerate din lume, peste 750 de milioane de pasageri utilizând aeroporturile din UE, și se preconizează că această cifră se va dubla până în 2030;
- E. întrucât succesul SES depinde de o abordare integrată, fără ca state membre individuale să pună în pericol implementarea pe plan general;
- F. întrucât 4 decembrie 2012 este termenul stabilit pentru finalizarea implementării blocurilor funcționale de spațiu aerian, însă ultimele rapoarte arată că situația este departe de a fi conformă cu această dispoziție din legislația privind SES;
- G. întrucât, în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Regulamentul (UE) nr. 691/2010,

în termen de patru luni de la primirea planurilor de performanță de la statele membre, Comisia ar trebui să adreseze recomandări privind adoptarea unor obiective de performanță revizuite în cazul în care nu au fost respectate obiectivele stabilite la nivelul UE;

- H. întrucât, în prezent, furnizorii de servicii de navigație aeriană (ANSP) naționali care oferă servicii de control al traficului aerian reflectă geografia politică fragmentată a continentului, ducând astfel, din păcate, la cazuri de ineficiență și de congestione a traficului;
- I. întrucât pentru realizarea cerului unic european sunt necesare măsuri care să permită îndeplinirea obiectivelor UE în materie de siguranță aeriană în vederea consolidării normelor actuale și a asigurării unui nivel uniform și ridicat de siguranță a publicului;
- J. întrucât alte programe precum Galileo și Sistemul global de navigație prin satelit (GNSS) avansează cu repeziciune;
- K. întrucât finanțarea și cadrele financiare necesare ar trebui aprobate cât mai curând posibil;

Calendar

1. recunoaște constrângerile care există în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației privind SES; consideră, cu toate acestea, că este necesar să se continue în ritm alert progresele realizate până în prezent, stabilindu-se un calendar cu caracter obligatoriu pentru punerea în aplicare a SES și ținându-se seama totodată de considerente de ordin comercial;
2. subliniază necesitatea de a acționa rapid și de a avansa cu celeritate în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației privind SES și, îndeosebi, sistemul de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;
3. subliniază faptul că se întrevede faza critică de implementare și că aceasta trebuie abordată în timp util și într-o manieră sincronizată și coordonată;
4. avertizează că o creștere a traficului aerian înseamnă că spațiul aerian al Europei se apropie rapid de capacitatea sa maximă și că această problemă trebuie abordată de urgență, în vederea garantării unor servicii aeriene de înaltă calitate pentru publicul european și a asigurării faptului că impactul asupra mediului și a climei nu se intensifică;
5. subliniază importanța aeroporturilor ca puncte de intrare și de ieșire ale rețelei europene; solicită ca, în dezvoltarea SES, să se țină seama pe deplin de aceste aeroporturi, inclusiv de cele regionale, dată fiind contribuția lor la decongestionarea rețelei și la sporirea capacității;
6. atrage atenția asupra urgenței în ceea ce privește punerea în aplicare cu succes a legislației privind SES, pentru a evita creșterea congestiei cu fluxuri de trafic mai mari ca niciodată și tehnologii învechite și pentru a asigura o mai mare coerență a dispozițiilor europene în materie de siguranță aeriană;
7. ia act de faptul că menținerea unor niveluri constant ridicate ale siguranței și ale condițiilor operaționale în Europa devine o provocare din ce în ce mai mare; îndeamnă

statele membre și Comisia să clarifice rolul organismelor europene relevante, astfel încât să se asigure menținerea unor standarde internaționale de siguranță aeriană fiabile și transparente;

8. reamintește necesitatea de a face spațiul aerian al Europei cât mai eficient posibil, nu doar din punctul de vedere al avantajelor economice, ci și al beneficiilor ecologice, energetice și sociale, inclusiv în cazul pasagerilor;
9. subliniază că, în cea mai recentă comunicare a Comisiei pe această temă, s-a estimat că, în perioada 2013-2030, în cele 27 de state membre ale UE ar putea rezulta un impact cumulativ asupra PIB-ului UE de 419 miliarde de euro și, direct sau indirect, ar putea fi create 328 000 de locuri de muncă și s-ar putea efectua economii nete de aproximativ 50 de milioane de tone de CO₂, în cazul în care are loc o desfășurare completă și la timp a Programului de cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR);
10. subliniază faptul că, potrivit Comisiei, introducerea la timp a SESAR va aduce avantaje concrete pasagerilor, printr-o reducere a duratei de zbor cu aproximativ 10 % (respectiv nouă minute), o reducere cu 50 % a zborurilor anulate și a întârzierilor, precum și printr-o posibilă reducere a prețurilor билетelor; subliniază, însă, că, în cazul unei amânări cu zece ani a implementării SESAR, impactul general ar fi catastrofic, deoarece ar rezulta o pierdere de aproximativ 268 de miliarde de euro în urma unui impact cumulat mai redus asupra PIB-ului UE, în jur de 190 000 de locuri de muncă mai puțin și cu aproximativ 55 de milioane de tone mai puține economii de emisii de CO₂;
11. ia act de faptul că alte țări și regiuni importante înregistrează progrese rapide în domeniul cercetării și dezvoltării de tehnologii inovatoare și, prin urmare, regretă că UE și-ar putea pierde locul fruntaș în favoarea altor actori internaționali, dacă punerea în aplicare a legislației privind SES nu este accelerată;
12. este de părere că funcționarea corespunzătoare a SES poate fi asigurată doar dacă sunt respectate cu strictețe de către toți actorii implicați diversele date de punere în aplicare;
13. subliniază că au fost realizate programe-pilot și că rezultatele acestora au fost pozitive;
14. solicită Comisiei să raporteze, până în decembrie 2012, Comisiei pentru transport și turism progresul realizat în ceea ce privește implementarea sistemului de performanță de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană;
15. solicită Comisiei să raporteze, până în martie 2013, Comisiei pentru transport și turism progresul realizat în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației privind SES, alături de o evaluare a consecințelor rezultate ca urmare a întârzierilor în punerea în aplicare a blocurilor funcționale de spațiu aerian;

Contribuția politică

16. reamintește statelor membre angajamentul lor public de a îndeplini obiectivul unui cer unic european, legislația relevantă fiind susținută în mod copleșitor, și insistă ca statele membre să rămână proactive și implicate în procesul de punere în aplicare a acesteia

legislații; invită statele membre, în acest context, să prezinte planuri naționale de performanță în conformitate cu obiectivele de performanță ale Uniunii Europene, și să adopte obiectivele de performanță revizuite propuse de Comisie; invită Comisia să ia măsurile adecvate în cazul în care nu se respectă termenele de punere în aplicare a acestei legislații;

17. reamintește obiectivele pentru aviație descrise atât în cartea albă privind politica în domeniul transporturilor, cât și în raportul intitulat „Flightpath 2050 – Europe’s Vision for Aviation” al Grupului la nivel înalt pentru cercetarea în domeniul aviației;
18. insistă asupra faptului că acestei probleme ar trebui să i se acorde o prioritate sporită și că, pentru realizarea completă și la timp a SES, este neapărat necesar un sprijin politic proactiv din partea statelor membre și a tuturor părților implicate;
19. subliniază că punerea în aplicare cu succes a legislației privind SES va avea un impact pozitiv și încurajator asupra concurenței pe întreg teritoriul UE și în întreaga lume, stimulând creșterea și ocuparea forței de muncă, în special în industria aeronautică și în industria aviatică;
20. își exprimă regretul cu privire la faptul că proiectul SES nu este suficient de cunoscut sau înțeles de către public, în ciuda avantajelor sale considerabile în domeniul social și în cel al mediului, și invită Comisia, statele membre și părțile interesate să își intensifice eforturile în comunicarea cu publicul;
21. recunoaște provocările managementului traficului aerian european (ATM) și rolul critic pe care îl au factorul uman și un dialog social eficient în realizarea SES; recunoaște că este necesar să se pună în continuare accent pe procedurile de raportare; subliniază că implementarea SES va atrage după sine o cerere mare de locuri de muncă de înaltă calificare, ce necesită competențe de nivel înalt;
22. respectă pe deplin suveranitatea și prerogativele naționale ale statelor membre în ceea ce privește managementul traficului aerian legat de armată și de alte operațiuni și activități de instruire privind aeronavele de stat; remarcă angajamentul statelor membre de a asigura faptul că este aplicat pe deplin și uniform conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian¹ și recunoaște necesitatea de a sprijini eforturile lor în acest sens; subliniază faptul că aeronavele de stat includ, pe lângă aviația militară, aeronavele de poliție, de stingere a incendiilor, de pază de coastă, aeronave ale autorităților vamale, aeronave destinate protecției civile și altor misiuni; prin urmare, printre operațiunile lor se numără o gamă largă de activități de securitate și de gestionare a crizelor;
23. consideră că punerea în aplicare cu succes a SES va aduce beneficii întregului lanț de aprovizionare, inclusiv producătorilor, companiilor aeriene, IMM-urilor, întregului sector al turismului etc.;
24. continuă să fie extrem de îngrijorat nu numai cu privire la faptul că se înregistrează întârzieri în crearea de blocuri funcționale de spațiu aerian (FAB) în Europa, ci și pentru

¹ Declarația statelor membre cu privire la aspectele militare legate de cerul unic european din 10 martie 2004, JO L 96 31.3.2004, p. 9.

că aceasta este lipsită de fond, și, prin urmare, sprijină eforturile coordonatorului; subliniază importanța cooperării, coordonării și acțiunii politice din partea statelor membre și dintre acestea în vederea atingerii obiectivului de implementare a FAB-urilor până la 4 decembrie 2012; invită Comisia să monitorizeze atent evoluția situației și, dacă este necesar, să introducă acțiuni în justiție, inclusiv să aplice sancțiuni, împotriva statelor membre care își încalcă obligațiile ce le revin în temeiul legislației privind SES;

25. subliniază că crearea blocurilor funcționale de spațiu aerian nu trebuie să fie percepută ca o cerință de sine stătătoare, ci ca un mijloc de a îndeplini obiectivele de defragmentare a spațiului aerian european și de îmbunătățire a funcționării acestuia, elemente fără de care SES nu poate fi realizat; solicită Comisiei să propună o strategie pentru a accelera implementarea FAB-urilor, ceea ce include implementarea integrală a modelelor centralizate (de exemplu administratorul de rețea, Întreprinderea comună SESAR, coordonatorul implementării); invită Comisia să utilizeze într-o mai mare măsură metodele sale de avertizare și, în cazul în care acestea eșuează, să inițieze proceduri de încălcare a legislației împotriva statelor membre care nu au semnat încă acordurile pentru stabilirea blocurilor lor funcționale de spațiu aerian;
26. consideră că o abordare descendentă este modalitatea cea mai eficientă și mai eficace de creare a unui cer unic european și, prin urmare, solicită Comisiei să propună, pe baza raportului menționat la punctul 15, măsuri în vederea eliminării consecințelor cauzate de întârzierile în implementarea blocurilor funcționale de spațiu aerian și să schimbe rapid abordarea ascendentă cu una descendentă pentru a se asigura că se îndeplinesc obiectivele stabilite în pachetul legislativ SES II;
27. invită statele membre să se asigure că problema lipsei de resurse, în special în ceea ce privește Autoritatea Națională de Supraveghere, este abordată rapid la nivel politic național;
28. subliniază faptul că, pentru a-și putea îndeplini în mod corespunzător rolul în proiectul SES, autoritățile naționale de supraveghere trebuie să fie entități distincte de ANSP și trebuie să își exercite competențele în condiții de imparțialitate, independență și transparență;
29. menționează că este important să se solicite ANSP naționali să fie proactivi în punerea în aplicare a legislației privind SES;
30. reafirmă faptul că utilizarea eficientă, flexibilă și în condiții de siguranță a spațiului aerian poate fi realizată numai printr-o cooperare și coordonare strânse între utilizatorii civili și cei militari ai spațiului aerian;
31. invită statele membre, cu sprijinul agențiilor europene competente, să se axeze pe consolidarea cooperării și coordonării civil-militare cu țările învecinate;
32. insistă ca statele membre să acorde finanțarea necesară cât mai curând posibil în vederea finalizării cerului unic european; salută propunerea Comisiei de a considera SES și SESAR ca prioritate orizontală pentru finanțarea mecanismului „Conectarea Europei”;

Strategia de desfășurare a SESAR

33. recunoaște că industria și UE au făcut investiții financiare substanțiale în cercetarea și dezvoltarea tehnologiei SESAR și consideră că acum este momentul să se ia măsurile necesare pentru a culege roadele acestei investiții prin punerea în aplicare a legislației privind SES;
34. reamintește necesitatea coordonării programului de implementare a SES și a etapei de dezvoltare și desfășurare a SESAR ca parte a SES, astfel cum este prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 1070/2009;
35. insistă asupra faptului că, în ciuda investițiilor majore care sunt necesare, o serie de beneficii importante și concrete decurg din armonizare, inclusiv optimizarea zborurilor, eficiența consumului de combustibil, reducerea poluării fonice și atmosferice și un impact mai redus al schimbărilor climatice, precum și utilizarea flexibilă și sigură a unui spațiu aerian mai puțin fragmentat; subliniază eficiența la care ar putea conduce o mai mare coordonare civil-militară, întrucât utilizarea infrastructurii comune ar conduce la reducerea costurilor; subliniază faptul că îmbunătățirea interoperabilității între statele membre și crearea blocurilor funcționale de spațiu aerian ar produce, de asemenea, beneficii în ceea ce privește operațiunile transfrontaliere;
36. înțelege că tehnologia SESAR și punerea în aplicare a SES sunt politici între care există o legătură intrinsecă și care trebuie dezvoltate pentru a profita din plin de avantajele lor și, prin urmare, îndeamnă sectorul industrial să trateze cu seriozitate faza de desfășurare a proiectului SESAR;
37. subliniază că tehnologiile au fost dezvoltate deja de producători și sunt disponibile în prezent, ceea ce face ca punerea în aplicare cu succes a SESAR să fie un obiectiv realizabil;
38. recunoaște faptul că analiza rentabilității investiției în tehnologiile SESAR este mai puternică în nodurile aeriene mai mari și mai congestionate decât în aeroporturile regionale mai mici sau în cele care deservesc rute sezoniere; susține, cu toate acestea, că funcționarea întregii rețele ar fi îmbunătățită printr-o răspândire pe scară mai largă a capacităților SESAR, sprijinită de finanțare publică;
39. consideră că este necesară o abordare coordonată la nivel global ca răspuns la eforturile de standardizare, cum ar fi cele depuse de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) pentru a se asigura că tehnologiile existente și cele noi sunt interoperabile în întreaga lume și încurajează semnarea unor protocoale de cooperare în domeniul cercetării și dezvoltării;
40. consideră că este necesară o continuare a promovării pilonului performanță, pentru a permite ANSP și altor părți interesate să își dezvolte parteneriatele strategice în condiții optime și să beneficieze de stimulente pentru îndeplinirea obiectivelor;
41. subliniază faptul că, în contextul SES, comunitatea militară reprezintă un actor-cheie și ar trebui implicată pe deplin la toate nivelurile și într-un stadiu incipient; recunoaște

progresul realizat în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației privind SES și îndeamnă statele membre să-și intensifice eforturile pentru obținerea coordonării pe parte militară; recunoscând particularitățile naționale ale relațiilor militar-civile, invită statele membre să se concentreze pe consolidarea cooperării și a interoperabilității civil-militare și să aplice cele mai bune practici în domeniu;

42. este de părere că este necesară o stimulare a cooperării cu țările învecinate pentru a extinde SES dincolo de granițele UE;
43. subliniază necesitatea defragmentării spațiului aerian european prin punerea în aplicare de inovări tehnologice, consolidarea sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și a implementarea FAB la timp pentru a declanșa efectele benefice ale SES;
44. salută sprijinul continuu din partea statelor membre și al părților interesate care contribuie la eforturile de armonizare a interpretării și a punerii în aplicare a legislației privind SES;
45. susține abordarea fondată pe parteneriatul public-privat (PPP), dat fiind faptul că aceasta poate crea o situație avantajoasă pentru toate părțile dacă parteneriatul este structurat și executat în mod corespunzător și eficace, pe baza unei colaborări întemeiate pe stimulente și angajamente;
46. insistă că punerea în aplicare a legislației privind SES va fi foarte profitabilă pentru toate părțile interesate, de exemplu prin transmiterea către consumatorul final, adică pasagerul, a unor taxe de utilizare reduse;
47. consideră că între organismele responsabile cu punerea în aplicare a SES ar trebui să existe în permanență o strânsă cooperare, fără niciun conflict;
48. solicită ca pregătirile de elaborare a unei propuneri legislative referitoare la viitorul rol al Întreprinderii comune SESAR să fie încheiate în timp util, astfel încât aceasta să își poată menține rolul său actual și în viitor, dat fiind faptul că este un element esențial pentru asigurarea succesului SES; subliniază eforturile depuse până în prezent pentru a demonstra eficacitatea sa;
49. îndeamnă Comisia să stabilească rapid mecanismele de guvernare, de stimulare și financiare, inclusiv de finanțare publică, ce sunt necesare pentru a asigura desfășurarea efectivă și la timp a tehnologiilor SESAR, implicând autoritățile și părțile interesate relevante și acordând atenție mai ales implementării unor instrumente financiare inovatoare;
50. remarcă faptul că, în timp ce competența militară și civil-militară este prezentă la diferite niveluri în cadrul diverselor instituții interesate, cum ar fi Comitetul pentru cerul unic, EUROCONTROL și Întreprinderea comună SESAR, există încă necesitatea unei analize exhaustive și coordonate a implicațiilor SES/SESAR pentru armată; este necesară includerea Comitetului Militar al Uniunii Europene (EUMC) în acest proces, deoarece în acest mod se poate asigura o informare adecvată a șefilor apărării;
51. în această privință, recunoaște rolurile firești ale Agenției Europene de Apărare (AEA), în calitate de punte între comunitatea de apărare și Comisie și de facilitator între părțile

militare interesate; își exprimă sprijinul pentru consolidarea rolului AEA în construirea conștiinței politice, a rețelelor, în asistarea în faza de implementare a SESAR și în sprijinirea statelor membre în vederea realizării analizei riscurilor financiare și operaționale; ia act de faptul că AEA este bine poziționată pentru a contribui la provocările cu care se va confrunta SES în viitor, de exemplu în domeniul echipamentelor și al activităților de instruire; salută decizia statelor membre de a implica Statul-Major al UE (EUMS) în sprijinirea Agenției Europene de Apărare în legătură cu SESAR; salută crearea forumului pentru implementarea SES/SESAR în aviația militară cu sprijinul Agenției Europene de Apărare și încurajează continuarea sa eficientă în viitor, întrucât are marele merit de a reuni toți actorii relevanți din comunitatea de apărare; subliniază faptul că este indispensabilă cooperarea cu NATO și salută progresele permanente în acest sens;

52. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

EXPUNERE DE MOTIVE

Acest raport își propune să abordeze raportul recent al Comisiei referitor la „Punerea în aplicare a legislației privind cerul unic: e timpul să trecem la fapte”. Deși s-au înregistrat deja numeroase progrese pozitive în direcția corectă, există încă un drum lung de parcurs, iar 2012 se așteaptă să fie un an esențial pentru punerea în aplicare a SES.

Calendar

Raportoarea este preocupată în special de aspectele legate de coordonarea în timp a punerii în aplicare a legislației privind SES. Aceasta recunoaște că au existat constrângeri în trecut și că în prezent există încă multe provocări care ne așteaptă. Cu toate acestea, progresul înregistrat până în prezent trebuie să se accelereze, nu doar în mod semnificativ, ci și rapid. Traficul aerian se apropie cu repeziciune de capacitatea sa maximă și, odată cu trecerea timpului, problema continuă să se intensifice. Tot mai mult, există un sentiment relativ de urgență cu privire la necesitatea de a pune în aplicare cu succes legislația privind SES pentru a evita posibilele riscuri de securitate sau operaționale cauzate de fluxurile de trafic mai mari ca niciodată și de tehnologiile învechite.

Mai mult decât atât, beneficiile unei puneri în aplicare complete și la timp a SES sunt prea mari pentru a fi ignorate. În cea mai recentă comunicare a Comisiei pe această temă, aceasta a detaliat următoarele rezultate ale unui studiu realizat de Întreprinderea comună pentru cercetare privind managementul traficului aerian în cerul unic european (SESAR) referitor la „Impactul macroeconomic al SESAR”.

Dacă SESAR este implementat conform planului, estimările sunt foarte promițătoare. Se așteaptă să existe:

- un impact cumulativ asupra PIB-ului UE de 419 de miliarde de euro;
- 328 de mii de locuri de muncă create;
- 50 de milioane de tone de CO₂ economisite.

Dacă desfășurarea SESAR ar fi amânată cu 10 ani, impactul general ar fi catastrofal:

- un impact cumulativ cu 30 % mai mic asupra PIB-ului UE;
- cu 58 % mai puține locuri de muncă create;
- cu 110 % mai puțin CO₂ economisit.

Considerând aceste motive, este clar de ce este urgent ca spațiul aerian european să devină cât mai eficient posibil, nu doar pentru câștigurile economice, ci și pentru posibilele beneficii în ceea ce privește creșterea economică, crearea de locuri de muncă și mediul înconjurător. Raportoarea consideră pur și simplu că este o afacere bună.

De asemenea, raportoarea este îngrijorată de faptul că UE și-ar putea pierde locul fruntaș în ceea ce privește cercetarea și tehnologia în favoarea altor actori internaționali dacă punerea în aplicare a SES nu este accelerată. De aceea, aceasta consideră că funcționarea corespunzătoare a SES poate fi asigurată doar dacă sunt respectate diversele date de punere în aplicare.

În final, raportoarea solicită Comisiei Europene și statelor membre să raporteze ei și Comisiei pentru transport și turism, până în iunie 2013, progresul înregistrat în punerea în aplicare a legislației privind SES.

Contribuția politică

Raportoarea ar dori să profite de această ocazie pentru a reaminti statelor membre angajamentul lor public în ceea ce privește îndeplinirea obiectivului unui cer unic european. În urmă cu 10 ani, Parlamentul și Consiliul au susținut în mod covârșitor principiul SES și, la momentul respectiv, a fost exprimat un angajament puternic. Prin urmare, în această etapă-cheie de punere în aplicare, statele membre ar trebui să rămână proactive și implicate în punerea în aplicare a legislației privind SES. Având în vedere importanța acestei probleme, prioritățile politice naționale ar trebui să reflecte sprijinul din partea statelor membre.

Potențialul unei concurențe și al unei creșteri sporite constituie beneficii pe care punerea în aplicare completă și la timp a SES le-ar aduce întreprinderilor europene și din întreaga lume. În contextul crizei economice actuale dificile, aceste avantaje sunt substanțiale pentru statele membre, dat fiind faptul că reprezintă efecte pozitive asupra economiei, a ocupării forței de muncă și a mediului înconjurător, astfel cum a fost menționat și în secțiunea anterioară. Beneficiile se vor extinde asupra întregului lanț de aprovizionare, inclusiv asupra producătorilor, al companiilor aeriene, al IMM-urilor și al sectoarelor precum turismul etc.

Deși există preocupări în ceea ce privește restructurarea industriei de gestionare a traficului aerian în Europa, raportoarea are încredere că punerea în aplicare a SES va atrage după sine o cerere mare de locuri de muncă de înaltă calificare, ce necesită competențe de nivel înalt și care sunt foarte bine plătite. În prezent, procesele fundamentale de control al traficului aerian au evoluat foarte puțin de la cel de-al doilea război mondial și, în esență, acesta rămâne o meserie specializată. Controlorii încă au o hartă mentală a pozițiilor, direcțiilor și vitezelor aeronavelor individuale în cadrul sectorului spațiului aerian pe care îl controlează. Aceștia sunt încă certificați, „notați” și autorizați să opereze un singur sector sau câteva astfel de sectoare. Ei continuă să comunice instrucțiuni piloților prin sisteme radio pentru comunicații prin voce. SES, SESAR și FAB oferă posibilitatea de a trece la o industrie mai modernizată și automatizată. Aceasta ar permite controlorilor să fie o forță de muncă mai mobilă, capabilă să își vândă talentul în întreaga lume – așa cum se întâmplă în prezent în cazul piloților – și, astfel, ar contribui la crearea unei industrii mai flexibile, mai solide și mai inovatoare.

Raportoarea regretă că situația nu este uniformă în toate statele membre, întrucât o abordare echilibrată și omogenă privind punerea în aplicare a legislației este unul dintre principiile esențiale din spatele SES. În special în ceea ce privește FAB, este foarte îngrijorător că, în Europa, crearea acestora a rămas în urma programării. De asemenea, anumite state membre trebuie să abordeze problema lipsei de resurse care s-a răsfrânt asupra tuturor părților interesate ale industriei și să determine ANSP naționali să fie proactivi în punerea în aplicare a legislației privind SES.

Cooperarea cu țările învecinate este un aspect important al SES, la fel ca și cooperarea civil-militară. Raportoarea solicită un sprijin politic la nivel național care să se axeze pe consolidarea acestor domenii de cooperare.

În final, raportoarea reiterează că urmează încheierea unui acord privind nivelul următor de finanțare.

Strategia de desfășurare

Investiția financiară în cercetare și dezvoltare pentru SES, FAB și tehnologia SESAR a fost substanțială până în prezent. Raportoarea consideră că acum este momentul să se ia măsurile necesare pentru a culege roadele acelei investiții prin punerea în aplicare cu succes și la timp a SES. Fără tehnologia SESAR, punerea în aplicare a SES pur și simplu nu ar fi posibilă și, prin urmare, industria trebuie să trateze cu seriozitate faza de desfășurare a acestui proiect. Deoarece tehnologiile sunt disponibile deja din partea producătorilor, punerea în aplicare a SES este un obiectiv realizabil. În plus, succesul programelor-pilot demonstrează, de asemenea, că teoria poate fi pusă în practică. Deși raportoarea recunoaște că acest lucru implică anumite costuri, este necesară o desfășurare rapidă acum. Mai mult, este necesară o abordare coordonată la nivel global pentru a asigura că noile tehnologii sunt interoperabile în întreaga lume.

Pentru a asigura punerea în aplicare sincronizată a legislației privind SES este necesar un parteneriat solid între toți actorii și toate statele membre, care să includă cooperarea cu țările învecinate.

Una dintre principalele provocări care, în opinia raportoarei, trebuie abordate este defragmentarea spațiului aerian european. Sectoarele industriale care furnizează servicii de control al traficului aerian reflectă cu strictețe granițele geografice ale țărilor acestora, fiecare având cel puțin un furnizor de servicii de navigație aeriană (ANSP). Această abordare națională fragmentată trebuie să fie înlocuită de FAB pentru a spori eficiența și a reduce congestiunea traficului.

Raportoarea dorește să salute susținerea continuă demonstrată de statele membre și părțile interesate care contribuie la eforturile de armonizare a interpretării legislației privind SES și la punerea sa în execuție. Beneficiile se vor extinde asupra tuturor părților interesate, inclusiv asupra consumatorului final, adică a pasagerului, prin taxe de utilizare reduse.

În plus, raportoarea susține abordarea fondată pe parteneriatul public-privat (PPP), dat fiind faptul că aceasta este o situație în care câștigă toate părțile din întregul lanț de aprovizionare, utilizând stimulente pentru a încuraja angajamentul și aducând numeroase beneficii socioeconomice.

În final, este important să se asigure că nu există niciun conflict între organismele responsabile cu punerea în aplicare a SES. Din contră, ar trebui să existe în permanență o strânsă cooperare. Mai mult, raportoarea consideră că organismul Întreprinderii comune SESAR este fundamental pentru succesul SES și ar trebui să își mențină rolul pe termen lung. Comisia Europeană ar trebui să stabilească rapid mecanismele corespunzătoare de guvernare și de stimulare care să asigure desfășurarea eficientă și la timp a tehnologiilor SESAR, implicând autoritățile și părțile interesate relevante.

25.6.2012

AVIZ AL COMISIEI PENTRU AFACERI EXTERNE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european (2012/2005(INI))

Raportor pentru aviz: Evgeni Kirilov

SUGESTII

Comisia pentru afaceri externe recomandă Comisiei pentru transport și turism, competență în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. reafirmă faptul că utilizarea eficientă, flexibilă și în condiții de siguranță a spațiului aerian poate fi realizată numai printr-o cooperare și coordonare strânse între utilizatorii civili și cei militari ai spațiului aerian;
2. respectă pe deplin suveranitatea și prerogativele naționale ale statelor membre în ceea ce privește managementul traficului aerian legat de operațiunile militare și de alte operațiuni și activități de instruire privind aeronavele de stat; ia act de angajamentul statelor membre de a garanta aplicarea pe deplin și în mod uniform a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian¹ și recunoaște necesitatea de a sprijini eforturile lor în acest sens; subliniază faptul că aeronavele de stat includ, pe lângă aviația militară, aeronavele de poliție, de stingere a incendiilor, de pază de coastă, aeronave ale autorităților vamale, aeronave destinate protecției civile și altor misiuni; prin urmare, printre operațiunile lor se numără o gamă largă de activități de securitate și de gestionare a crizelor;
3. subliniază faptul că, în contextul cerului unic european, comunitatea militară reprezintă un actor-cheie și ar trebui implicată pe deplin la toate nivelurile și într-un stadiu incipient; recunoaște progresul realizat în ceea ce privește punerea în aplicare a legislației privind cerul unic european (SES) și solicită statelor membre să-și intensifice eforturile pentru obținerea coordonării pe parte militară; recunoaște specificitățile naționale ale relațiilor militar-civile, solicită statelor membre să se concentreze pe consolidarea cooperării și a interoperabilității civil-militare și să aplice cele mai bune practici în domeniu;
4. ia act de faptul că, în timp ce competența militară și civil-militară este prezentă la diferite niveluri în cadrul diverselor instituții interesate, cum ar fi Comitetul pentru cerul unic,

¹ Declarația statelor membre cu privire la aspectele militare legate de cerul unic european din 10 martie 2004, JO L 96 31.3.2004, p. 9.

EUROCONTROL și Întreprinderea comună SESAR, există încă necesitatea unei analize exhaustive și coordonate a implicațiilor SES/SESAR pentru armată; ia act de necesitatea de a include Comitetul militar al Uniunii Europene (CMUE) în cadrul procesului, asigurând, astfel, informarea adecvată a șefilor apărării;

5. în această privință, recunoaște rolurile firești ale Agenției Europene de Apărare (AEA), în calitate de punte între comunitatea de apărare și Comisie și de facilitator între părțile militare interesate; își exprimă sprijinul pentru consolidarea rolului Agenției Europene de Apărare în construirea conștiinței politice, a rețelelor, în asistarea în faza de implementare a SESAR și în sprijinirea statelor membre în vederea realizării analizei financiare și a riscurilor operaționale; ia act de faptul că Agenția Europeană de Apărare este bine poziționată pentru a contribui la provocările cu care se va confrunta SES în viitor, de exemplu în domeniul echipamentelor și al activităților de instruire; salută decizia statelor membre de a implica Statul-Major al UE (EUMS) în sprijinirea Agenției Europene de Apărare în legătură cu SESAR; salută crearea forumului pentru implementarea SES/SESAR în aviația militară cu sprijinul Agenției Europene de Apărare și încurajează continuarea sa eficientă în viitor, întrucât are marele merit de a reuni toți actorii relevanți din comunitatea de apărare; subliniază faptul că este indispensabilă cooperarea cu NATO și salută progresele permanente în acest sens;
6. solicită evaluarea urgentă și detaliată a impactului legislației SES asupra aviației militare, care ar trebui să ia în considerare, de asemenea, riscurile financiare și operaționale asociate, precum și costurile întârzierilor sau ale nesincronizărilor, și remarcă activitatea preliminară a Agenției Europene de Apărare în acest domeniu; regretă amânarea raportului de analiză a riscurilor al grupului la nivel înalt referitor la impactul SES și solicită Agenției Europene de Apărare și ministerelor apărării să îl încheie cât mai curând posibil; îi solicită Agenției Europene de Apărare să informeze Parlamentul cu privire la rezultatele acestuia; subliniază sarcina financiară semnificativă proiectată pentru armată în investiții pentru desfășurarea SESAR de către utilizatorii spațiului aerian, operatorii din aeroporturi și furnizorii de servicii de navigație aeriană; îndeamnă Comisia să implice pe deplin Agenția Europeană de Apărare în orice evaluări viitoare ex-ante ale legislației Uniunii și în acțiuni care au un impact asupra capacităților militare sau care aparțin domeniului apărării și să informeze Parlamentul European în mod corespunzător;
7. insistă asupra faptului că, în ciuda necesității acestor investiții majore, există anumite beneficii importante și concrete care decurg din armonizare, inclusiv optimizarea zborurilor, eficiența consumului de combustibil, reducerea poluării fonice și a aerului și atenuarea schimbărilor climatice, precum și utilizarea flexibilă și sigură a unui spațiu aerian mai puțin fragmentat; subliniază eficiența care ar putea fi obținută printr-o mai mare coordonare civil-militară, întrucât utilizarea infrastructurii comune ar conduce la reducerea costurilor; subliniază faptul că îmbunătățirea interoperabilității între statele membre și crearea blocurilor funcționale de spațiu aerian (Functional Airspace Blocks – FAB) ar produce, de asemenea, beneficii în ceea ce privește operațiunile transfrontaliere;
8. subliniază faptul că se întrevide faza critică de implementare și că aceasta trebuie abordată în timp util și într-o manieră sincronizată și coordonată; subliniază faptul că provocarea majoră pentru armată este reprezentată de finanțarea punerii în aplicare și de investirea din timp în noi tehnologii; atrage atenția asupra faptului că este necesar să fie

identificate rapid căi și mijloace de a aborda această provocare; solicită Agenției Europene de Apărare și Comisiei să sprijine statele membre în modernizarea aeronavelor de stat care nu sunt produse în UE și, în același timp, să asigure standarde înalte pentru protecția tehnologiilor generice esențiale și a know-how-ului industriilor europene; solicită omologarea, în măsura posibilului, a tehnologiilor militare existente, care respectă cerințele SES, întrucât această abordare ar produce economii importante pentru ministerele apărării; solicită Comisiei să găsească modalități prin care să finanțeze direct sau să cofinanțeze din bugetul UE proiecte care au un impact asupra aviației militare cu scopul de a garanta punerea în aplicare a SESAR la timp de către armată.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

| | |
|---|---|
| Data adoptării | 21.6.2012 |
| Rezultatul votului final | +: 34 -: 0 0: 2 |
| Membri titulari prezenți la votul final | Elmar Brok, Tarja Cronberg, Arnaud Danjean, Michael Gahler, Marietta Giannakou, Ana Gomes, Anna Ibrisagic, Liisa Jaakonsaari, Ioannis Kasoulides, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Maria Eleni Koppa, Andrey Kovatchev, Vytautas Landsbergis, Krzysztof Lisek, Ulrike Lunacek, Kyriakos Mavronikolas, Annemie Neyts-Uyttebroeck, Norica Nicolai, Raimon Obiols, Ioan Mircea Pașcu, Alojz Peterle, José Ignacio Salafranca Sánchez-Neyra, Marek Siwiec, Charles Tannock, Inese Vaidere, Geoffrey Van Orden, Kristian Vigenin |
| Membri supleanți prezenți la votul final | Laima Liucija Andrikiienė, Diogo Feio, Knut Fleckenstein, Indrek Tarand, Luis Yáñez-Barnuevo García, Janusz Władysław Zemke |
| Membri supleanți [articolul 187 alineatul (2)] prezenți la votul final | Ingeborg Gräßle, Petru Constantin Luhan |

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

| | |
|---|--|
| Data adoptării | 10.7.2012 |
| Rezultatul votului final | + : 37 - : 1 0 : 0 |
| Membri titulari prezenți la votul final | Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Dominique Riquet, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Laurence J.A.J. Stassen, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada |
| Membri supleanți prezenți la votul final | Spyros Danellis, Isabelle Durant |