



Bruksela, dnia 11 czerwca 2013 r.

KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu  
przy Unii Europejskiej

**Sprawozdanie nr 56/2013**

**Sprawozdanie na temat jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej:  
Komisja podejmuje działania w celu zmniejszenia zagęszczenia ruchu  
w europejskiej przestrzeni powietrznej**

**Bruksela, 11 czerwca 2013 r.**

**1. Wstęp - najważniejsze elementy propozycji**

W dniu 11 czerwca br. Komisja Europejska podjęła działania mające na celu przyspieszenie reformy systemu kontroli europejskiego ruchu lotniczego. Komisja pragnie zapobiec kryzysowi przepustowości, ponieważ z prognoz wynika, że liczba lotów ma wzrosnąć o 50 proc. w ciągu najbliższych 10-20 lat. Mała efektywność spowodowana rozdrobnieniem europejskiej przestrzeni powietrznej generuje dodatkowe koszty w wysokości 5 mld euro, które ponoszą przewoźnicy i pasażerowie. Powoduje to wydłużenie przeciętnej trasy lotu o 42 km, a w konsekwencji spalanie większej ilości paliwa, większą emisję zanieczyszczeń, wyższe koszty dla użytkowników i większe opóźnienia. Stany Zjednoczone kontrolują przestrzeń powietrzną takiej samej wielkości o większym natężeniu ruchu lotniczego przy prawie o połowę mniejszych kosztach.

Unijny komisarz ds. transportu **Siim Kallas**, powiedział: „Nasze linie lotnicze i ich pasażerowie od ponad 10 lat muszą sobie radzić z problemem ograniczonych usług i niedotrzymanych terminów w związku z realizacją jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Nie możemy sobie na to dłużej pozwolić. Dziś umacniamy fundamenty systemu, tak aby mógł on sprostać większej presji i osiągnąć ambitne cele nawet w tych trudnych dla gospodarki czasach. Musimy zwiększyć konkurencyjność unijnego sektora lotniczego i stworzyć większą liczbę miejsc pracy w liniach lotniczych i na lotniskach”.

Komisja proponuje aktualizację czterech rozporządzeń w sprawie utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) i zmianę przepisów dotyczących Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Najważniejsze elementy propozycji, znane jako pakiet legislacyjny SES2+, obejmują:

- **Większe bezpieczeństwo i nadzór**

Zapewnienie bezpieczeństwa jest priorytetem w dziedzinie usług lotniczych. Kontrole Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego wykazały duże braki w zakresie nadzoru nad organizacjami zajmującymi się kontrolą ruchu lotniczego w państwach członkowskich. Komisja proponuje pełne oddzielenie organizacyjne i finansowe krajowych organów nadzorczych od nadzorowanych przez nie organizacji kontroli ruchu lotniczego, przy jednoczesnym zagwarantowaniu, że krajowe organy nadzoru otrzymują wystarczające środki pozwalające na wykonywanie powierzonych im zadań. Będzie to miało pozytywny wpływ na nadzór i poprawę bezpieczeństwa. Wiele organów nadzoru jest obecnie niedostatecznie dofinansowanych i uzależnionych od wsparcia podmiotów, które powinny nadzorować.

W przyszłości linie lotnicze będą odgrywać nową rolę, która będzie polegać na zatwierdzaniu planów inwestycyjnych organizacji kontroli ruchu lotniczego. Dzięki temu plany te będą mogły lepiej uwzględniać potrzeby klientów.

- **Skuteczniejsze zarządzanie ruchem lotniczym**

Reformie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym przyświecają cztery główne cele: poprawa bezpieczeństwa, oszczędność kosztowa, wydajność i ochrona środowiska. Cele te zajmują centralne miejsce w procesie reform, gdyż zobowiązują organizacje kontroli ruchu lotniczego do wprowadzenia zmian i świadczenia lepszej jakości usług po niższych kosztach.

W ostatnich latach wyniki osiągnięte w tym zakresie nie spełniały ogólnych oczekiwań. Wynika to z faktu, że w obecnym systemie państwa członkowskie mają decydujący głos przy wyznaczaniu celów i przyjmowaniu działań naprawczych w przypadku, gdy cele nie zostaną zrealizowane.

Propozycja Komisji ma poprawić skuteczność działania, tak że cele będą wyznaczane w sposób bardziej niezależny i przejrzysty i będzie można je skuteczniej egzekwować. Pozwoli ona wzmocnić rolę Komisji w określaniu ambitnych celów. Jednocześnie zwiększy

niezależność organu oceniającego skuteczność działania – jako głównego doradcy technicznego – oraz umożliwi wymierzanie kar w przypadku, gdy cele nie są realizowane.

- **Nowe możliwości biznesowe w zakresie usług pomocniczych**

Komisja proponuje, aby stworzyć nowe możliwości biznesowe dla przedsiębiorstw świadczących usługi pomocnicze dla organizacji kontroli ruchu lotniczego. Usługi pomocnicze, takie jak usługi meteorologiczne, usługi w dziedzinie informacji lotniczej, łączności, nawigacji czy nadzoru, będą musiały zostać rozdzielone i będą wybierane w drodze przetargu w sposób konkurencyjny, otwarty i przejrzysty, zgodnie ze standardowymi zasadami udzielania zamówień. Główne służby kontroli ruchu lotniczego są naturalnymi monopolami i nie zostaną objęte nowymi zasadami.

Obecnie usługi pomocnicze są głównym czynnikiem podnoszącym koszty zarządzania ruchem lotniczym i mogą być świadczone bez odpowiedniej oceny kosztów i korzyści przez monopolistycznych usługodawców. Z zachowawczych szacunków wynika, że dzięki wprowadzeniu standardowych zasad udzielania zamówień będzie można zrealizować oszczędności rzędu 20 proc.

- **Korzystne warunki dla partnerstw przemysłowych**

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB) mają zastąpić istniejącą obecnie sieć 27 krajowych bloków przestrzeni powietrznej siecią większych bloków regionalnych w celu osiągnięcia lepszej wydajności, obniżenia kosztów i zredukowania emisji. Państwa członkowskie były zobowiązane do ustanowienia FAB do grudnia 2012 r. Jednak żaden z dziewięciu bloków, które do tej pory powstały, nie jest w pełni operacyjny. Komisja obecnie prowadzi postępowania w sprawie naruszenia zobowiązań przeciwko państwom członkowskim w zakresie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, szczególnie koncentruje się na tych, w których postęp w kierunku realizacji reformy nie będzie widoczny w najbliższych miesiącach.

Jak dotąd, funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej były raczej konstrukcjami pozbawionymi elastyczności. Komisja proponuje zatem, by współpraca usługodawców w ramach funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej mogła być ustanawiana w bardziej elastyczny sposób. Dzięki temu mogliby oni tworzyć partnerstwa branżowe oraz pracować z większą liczbą partnerów, a tym samym zwiększyć wydajność.

Wzmocniona zostanie również rola menedżera sieci (Eurocontrol), tak aby scentralizowane usługi w Europie mogły być świadczone w skuteczniejszy sposób. Dzięki temu trasy mogą zostać skrócone, co z kolei wpłynie na zmniejszenie zużycia paliwa i emisji substancji zanieczyszczających powietrze.

- **Dalsze działania**

Propozycje Komisji będą musiały zostać zatwierdzone przez państwa członkowskie i Parlament, zanim staną się obowiązującym prawem.

- **Jednolita europejska przestrzeń powietrzna: najważniejsze fakty i liczby**

Europejskiej przestrzeni powietrznej i portom lotniczym w Europie grozi przepełnienie. Już teraz w ponad 440 europejskich portach lotniczych obsługuje się około 800 mln pasażerów rocznie. Każdego dnia w Europie odbywa się około 27 tys. lotów kontrolowanych, co oznacza 9 mln lotów każdego roku. 80 proc. tych lotów ma miejsce na terenie UE.

Obecnie europejski sektor transportu lotniczego umiejętnie panuje nad sytuacją, oczekuje się jednak, że w normalnych warunkach gospodarczych ruch lotniczy będzie wzrastał o 3 proc. rocznie. Liczba lotów ma wzrosnąć o 50 proc. w ciągu najbliższych 10-20 lat.

Jeżeli nie podejmiemy odpowiednich działań, zapanuje chaos. Europa nie tylko nie będzie w stanie sprostać popytowi; może ją również dotknąć problem opóźnień i odwołanych lotów na niespotykaną dotąd skalę. Jeżeli będziemy trwać przy dotychczasowym scenariuszu, do 2050 r. koszty zagęszczenia ruchu wzrosną o około 50 proc.

Zasadniczym problemem jest to, że europejskie systemy zarządzania ruchem lotniczym są rozdrobnione i nieefektywne.

Przestrzeń powietrzna UE jest nadal podzielona na 27 krajowych systemów kontroli ruchu lotniczego, świadczących usługi z około 60 ośrodków ruchu lotniczego, a przestrzeń powietrzna jest podzielona na ponad 650 sektorów. Oznacza to, że przestrzeń powietrzna jest obecnie zorganizowana wokół granic państwowych, przez co loty często nie mogą odbywać się na bezpośrednich trasach. Na skutek rozdrobnienia przestrzeni powietrznej statek powietrzny w Europie ma średnio do przebycia trasę o 42 km dłuższą niż jest to absolutnie niezbędne, przez

co wydłuża się czas lotu, powstają opóźnienia, zwiększa się zużycie paliwa i rosną emisje CO<sub>2</sub> do atmosfery.

Ponadto stosowane technologie zarządzania ruchem lotniczym zostały opracowane w latach 50. ubiegłego stulecia, a tym samym są już przestarzałe.

Mała efektywność spowodowana rozdrobnieniem europejskiej przestrzeni powietrznej generuje dodatkowe koszty w wysokości około 5 mld euro rocznie. Koszty te przerzuca się na przedsiębiorstwa i pasażerów. Obecnie koszty kontroli ruchu lotniczego stanowią 6-12 proc. ceny biletu.

Amerykański system zarządzania ruchem lotniczym jest dwa razy efektywniejszy od unijnego; zarządza dwukrotnie większą liczbą lotów przy podobnych kosztach i trzykrotnie mniejszej liczbie ośrodków kontroli lotów.

W obliczu tych wyzwań w późnych latach 90. zaproponowano utworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i usunięcie granic państwowych w powietrzu, co pozwoli osiągnąć:

- a) dziesięciokrotny wzrost poziomu bezpieczeństwa;
- b) trzykrotny wzrost przepustowości przestrzeni powietrznej;
- c) zmniejszenie o 50 proc. kosztów zarządzania ruchem lotniczym;
- d) ograniczenie o 10 proc. negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko naturalne.

## **2. Szczegółowe informacje**

- **Czym jest jednolita europejska przestrzeń powietrzna?**

Jednolita europejska przestrzeń powietrzna (SES) jest przewodnią inicjatywą europejską, polegającą na reformie europejskiego systemu kontroli ruchu lotniczego w celu zaspokojenia przyszłych potrzeb w zakresie przepustowości i bezpieczeństwa. W oparciu o inicjatywy podjęte w końcu lat 90. XX w. w 2004 r. przyjęto pierwszy pakiet przepisów dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES I) i w 2009 r. drugi pakiet dotyczący jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES II).

W przypadku pełnego wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej:

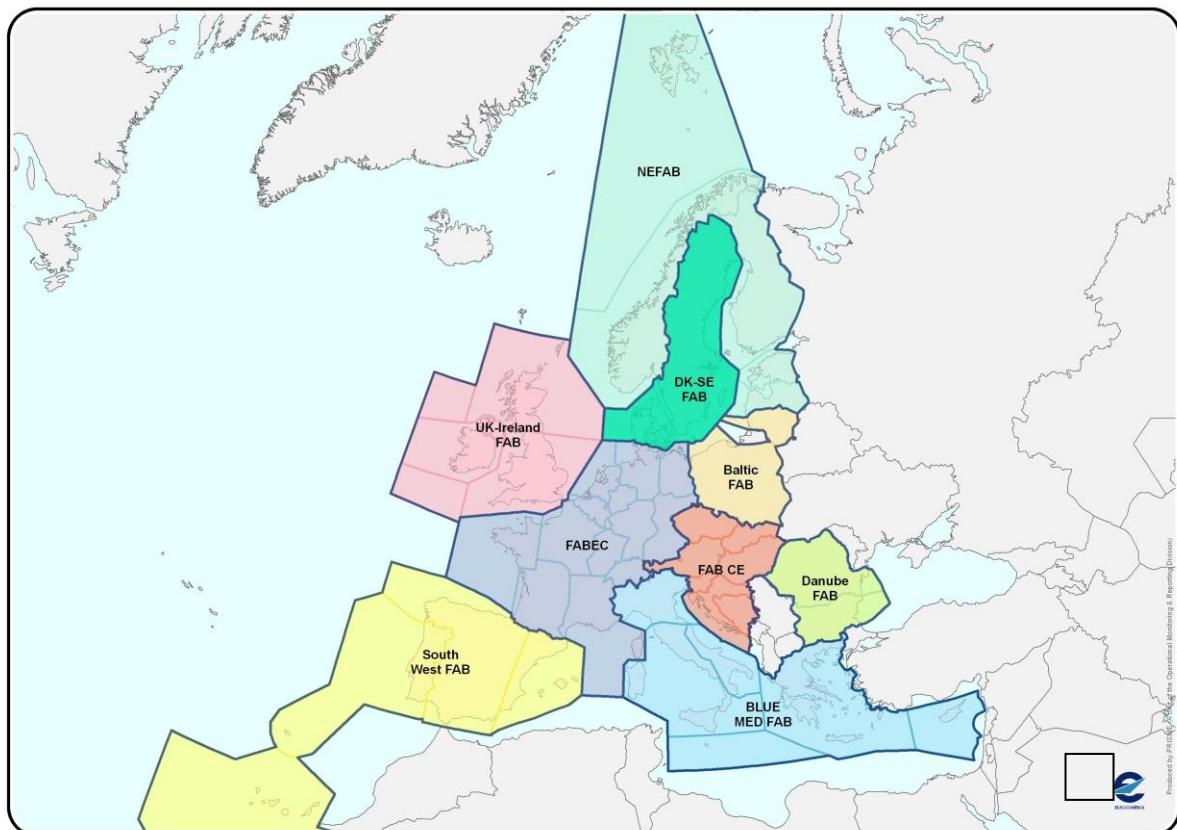
- bezpieczeństwo wzrośnie dziesięciokrotnie
- przepustowość przestrzeni powietrznej zwiększy się trzykrotnie
- koszty zarządzania ruchem lotniczym zmaleją o 50 proc.
- wpływ każdego lotu na środowisko zostanie ograniczony o 10 proc.

- **Jak funkcjonuje jednolita europejska przestrzeń powietrzna?**

Głównym celem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest przeniesienie planowania zarządzania ruchem lotniczym z poziomu krajowego na unijny, aby osiągnąć korzyści skali oraz pokonać bariery administracyjne i techniczne wynikające z istniejących koncepcji krajowych. W związku z tym konieczne są działania na szczeblu UE.

Jak to zatem funkcjonuje?

**1. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB):** Zgodnie z różnymi propozycjami dotyczącymi SES krajowe organizacje zajmujące się kontrolą ruchu lotniczego współpracują ze sobą w ramach regionalnych bloków przestrzeni powietrznej (funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej), aby zwiększyć wydajność, obniżyć koszty i zredukować poziom emisji.



**2. Cele:** Ustanowiono wiążące główne parametry docelowe, które należy osiągnąć na poziomie krajowym lub na poziomie FAB w zakresie bezpieczeństwa, przepustowości, efektywności kosztowej oraz ochrony środowiska. Cele te są siłą napędową całego procesu reform, podczas gdy inne elementy tej inicjatywy umożliwiają ich osiągnięcie. Organizacje zajmujące się kontrolą ruchu lotniczego muszą ze sobą współpracować i dostosować się, aby osiągnąć założone cele i oferować lepsze usługi po niższych kosztach. Cele na poziomie lokalnym są ustalane przez państwa członkowskie w oparciu o cele ogólnounijne uzgodnione z Komisją Europejską.

**3. Menedżer sieci:** Menedżer sieci (Eurocontrol) wspiera cały proces, wykonując pewne zadania, które najskuteczniej można przeprowadzić w sposób scentralizowany, np. planowanie tras lub koordynacja częstotliwości radiowych. Odpowiada on również za koordynację ruchu lotniczego między krajowymi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

**4. Nowe rozwiązania techniczne:** Wszystko to opiera się na udanym etapie wstępnym realizacji programu SESAR – technicznego filaru jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Celem projektu SESAR jest modernizacja obecnych urządzeń i procedur, które – z powodu trudności związanych z wprowadzeniem zmian technologicznych przy jednoczesnym utrzymaniu globalnej interoperacyjności – w wielu przypadkach są przestarzałe.

- **Na czym polega problem?**

Chociaż wszystkie państwa członkowskie pozostają zaangażowane we wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, wyniki w tym zakresie nadal nie spełniają pierwotnych oczekiwań.

Oznacza to, że Europa musi zmierzyć się z następującymi problemami

**Zatłoczenie:** Europa stoi przed kryzysem przepustowości, ponieważ przewiduje się, że liczba lotów wzrośnie o 50 proc. w ciągu najbliższych 10–20 lat. Aktualnie co roku w europejskiej przestrzeni powietrznej odbywa się około 9 mln lotów.

**Koszty:** Mała efektywność spowodowana rozdrobnieniem europejskiej przestrzeni powietrznej generuje co roku dodatkowe koszty w wysokości 5 mld euro ponoszone przez przewoźników i pasażerów.

**Zanieczyszczenie:** Nieoptymalne profile lotu nadal mają znaczny wpływ na środowisko naturalne. W latach 1990–2010 udział zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu w całkowitych emisjach zanieczyszczeń 27 krajów UE wzrósł z 1,8 do 5,8 proc.

**Opóźnienia i dłuższe trasy:** Średnia trasa lotu jest wydłużona o 42 km, co w konsekwencji oznacza większe zużycie paliwa, wzrost emisji zanieczyszczeń, wyższe koszty dla użytkowników i większe opóźnienia.

**UE pozostaje w tyle za jej partnerami:** Stany Zjednoczone kontrolują przestrzeń powietrzną takiej samej wielkości o większym natężeniu ruchu lotniczego przy prawie o połowę mniejszych kosztach.

W czasach, gdy europejskie linie lotnicze muszą ostro rywalizować na całym świecie, trudno jest ignorować niewykorzystane możliwości jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, dzięki którym można zaoszczędzić 5 mld euro rocznie<sup>1</sup>. Im szybciej inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej zostanie wdrożona, tym szybciej zaczną odnosić oczekiwane korzyści. Musimy przyspieszyć realizację pierwszych inicjatyw i podejmować nowe tam, gdzie jest to przydatne.

- **Dlaczego jednolita przestrzeń powietrzna nie przynosi oczekiwanych rezultatów?**

Proces reform jednolitej przestrzeni powietrznej już się zaczął, a wraz z nim zapoczątkowano wiele ulepszeń. Choć udało się powstrzymać ciągły wzrost kosztów zarządzania ruchem lotniczym, to nie nastąpiła jeszcze oczekiwana redukcja kosztów. Mamy już pierwsze dowody na to, że powoli zaczyna zmniejszać się również dodatkowa odległość, którą samoloty muszą pokonywać ze względu na istniejące obecnie ograniczenia zarządzania ruchem lotniczym (wydłużenie trasy), skutkująca zwiększeniem emisji zanieczyszczeń i wzrostem kosztów paliwa. Ponadto powołano menedżera sieci, któremu w bardzo krótkim czasie udało się zgromadzić przy jednym stole wszystkie zainteresowane strony w celu ustalenia, jak ma ostatecznie wyglądać prawdziwa europejska sieć tras. Po wdrożeniu pierwszych przepisów dotyczących europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) i przepisów przyjętych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zaznaczyła się poprawa ram regulacyjnych, chociaż proces ten przebiega znacznie wolniej niż zakładano i nie tak kompletnie.

---

<sup>1</sup> W oparciu o szacunkowe dane zawarte w sprawozdaniach organu ds. oceny skuteczności działania w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz komisji ds. oceny skuteczności działania.



Z doświadczenia wynika jednak, że państwa członkowskie, które są wyłącznym lub większościowym właścicielem instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, najczęściej wolą skupić się na stałych źródłach dochodów systemu służb kontroli ruchu lotniczego finansowanego przez użytkowników i dlatego mogą mniej chętnie popierać zasadnicze zmiany na rzecz stworzenia bardziej zintegrowanej przestrzeni powietrznej.

Obecne procesy decyzyjne w ramach SES zbyt łatwo umożliwiają zahamowanie postępów w wyniku nadmiernej ochrony interesu narodowego.

Z tego powodu w ramach inicjatywy dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej SES2+ zaproponowano pakiet dalszych środków precyzujących podstawowe elementy, tzn. struktury i procesy decyzyjne reformy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, aby można było określić bardziej ambitne cele w połączeniu – w razie potrzeby – z większą elastycznością i aby zapewnić ich skuteczniejsze egzekwowanie.

- **Co Komisja Europejska proponuje?**

Komisja proponuje aktualizację czterech rozporządzeń w sprawie utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) i zmianę przepisów dotyczących Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Najważniejsze elementy propozycji, znane jako pakiet legislacyjny SES2+, obejmują:

⇒ **Większe bezpieczeństwo i nadzór**

Zapewnienie bezpieczeństwa jest priorytetem w dziedzinie usług lotniczych. Krajowe organy nadzoru zostały utworzone w 2004 r., aby sprawować nadzór nad bezpieczeństwem i skutecznością działań organizacji zajmujących się kontrolą ruchu lotniczego, a także aby zagwarantować wdrażanie przez nie wspólnie uzgodnionych zasad. Na początku odnotowano znaczne postępy, jednak ostatnie audyty w państwach członkowskich wykazały, że nadal istnieją poważne niedociągnięcia, jeśli chodzi o niezależność tych organów. W wielu przypadkach organizacje zajmujące się kontrolą ruchu lotniczego sprawują bezpośrednią kontrolę nad organem, który powinien je nadzorować. Pakiet SES2+ zawiera szereg przepisów mających zaradzić tej sytuacji.

Zgodnie z nimi należy najpierw całkowicie oddzielić organy nadzorujące od nadzorowanych podmiotów w celu zapewnienia prawdziwej niezależności zarządzania. Następnie trzeba zapewnić stabilne źródło finansowania, aby zagwarantować niezależność finansową. I wreszcie należy zadbać o współpracę i szkolenie właściwych organów, stworzenie między nimi sieci kontaktów, a także wymianę ekspertów na szczeblu UE, aby zapewnić im zdobycie kompetencji i dostęp do środków niezbędnych do skutecznego wykonywania zadań. Będzie to miało pozytywny wpływ na nadzór i poprawę bezpieczeństwa.

### ⇒ **Skuteczność działania**

Reformie europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym przyświecają cztery główne cele: poprawa bezpieczeństwa, efektywność kosztowa, większa przepustowość i ochrona środowiska. Cele te zajmują centralne miejsce w procesie reform, gdyż zobowiązują organizacje kontroli ruchu lotniczego do wprowadzenia zmian i świadczenia usług lepszej jakości po niższych kosztach.

W ostatnich latach poziom realizacji parametrów docelowych spadł znacząco poniżej oczekiwań. Stało się tak, ponieważ w obecnym systemie państwa członkowskie mają decydujący głos przy wyznaczaniu celów i przyjmowaniu działań naprawczych w przypadku, gdy cele nie zostaną zrealizowane.

Propozycja Komisji ma poprawić skuteczność działania poprzez bardziej niezależne i przejrzyste wyznaczanie celów oraz ich skuteczniejsze egzekwowanie. Pozwoli to wzmocnić rolę Komisji w określaniu ambitnych celów. Proces ustalania celów zostanie skrócony i w większym stopniu będzie się opierać na faktach, tak by można było korzystać z bardziej aktualnych danych i dokładniejszych prognoz ruchu lotniczego. Poza tym zwiększy niezależność organu oceniającego skuteczność działania – jako głównego doradcy technicznego – i umożliwi wymierzanie kar w przypadku, gdy cele nie są realizowane.

Cele krajowe będą bardziej dostosowane, tak aby mogły — w razie konieczności — zostać ukierunkowane na funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, na poziom krajowy, indywidualnego dostawcę usług czy nawet poszczególne porty lotnicze. Ponieważ obecny system wyznacza ten sam jeden cel dla wszystkich podmiotów zapewniających usługi, takie dostosowanie celów pozwoli państwu uwzględnić fakt, że niektórzy dostawcy usług już wprowadzili usprawnienia, podczas gdy inni mogą jeszcze pozostawać w tyle.

## ⇒ Usługi pomocnicze

Usługi pomocnicze są obecnie głównym czynnikiem podnoszącym koszty zarządzania ruchem lotniczym.

Usługi kontroli ruchu lotniczego niemal zawsze są świadczone przez duże monopolistyczne podmioty. Główni dostawcy usług (służby kontroli ruchu lotniczego i służby informacji powietrznej) są naturalnymi monopolistami, ponieważ jest praktycznie niemożliwe, aby np. dwie konkurujące ze sobą wieże kontrolne działały w tym samym porcie lotniczym. Dlatego efektywność tych naturalnych monopolii musi opierać się na ścisłych regulacjach gospodarczych — tzn. na systemie skuteczności działania.

Natomiast usługi pomocnicze (służby meteorologiczne, łączności, nawigacji, nadzoru i informacji lotniczej) są inne i mogą być świadczone zgodnie z zasadami konkurencji rynkowej. Z przeprowadzonych badań wynika ponadto, że największe możliwości poprawy — w porównaniu z wynikami w tej dziedzinie w innych częściach świata — istnieją w sektorze usług pomocniczych.

Komisja proponuje oddzielenie usług pomocniczych i możliwość wybierania ich dostawców w drodze przetargu zgodnie ze standardowymi zasadami udzielania zamówień. Dzięki temu proces selekcji będzie przejrzysty, a nacisk zostanie położony na jakość i koszty, zamiast na przynależność państwową. Własność i struktura dostawców usług pomocniczych pozostanie kwestią otwartą. Z zachowawczych szacunków wynika, że dzięki wprowadzeniu standardowych zasad udzielania zamówień będzie można uzyskać oszczędności rzędu 20 proc. Przyczyni się to nie tylko do poprawy skuteczności działania, lecz także otworzy drzwi dla nowych uczestników rynku i będzie sprzyjać inwestycjom i innowacjom związanym z nowymi produktami.

## ⇒ Większe ukierunkowanie na klientów

Organizacje kontroli ruchu lotniczego zbyt często traktują konsultacje ze swoimi klientami — użytkownikami przestrzeni powietrznej — jako zwykłą formalność. Niektóre z nich koncentrują się też tylko na swoim narodowym przewoźniku lotniczym. Celem SES2+ jest zwrócenie większej uwagi na klienta poprzez włączenie niektórych najlepszych praktyk tego sektora do przepisów dotyczących konsultacji, a także stworzenie różnym grupom

użytkowników przestrzeni powietrznej możliwości wyrażenia zgody na plany inwestycyjne zaproponowane przez odpowiednie służby.

Dzięki temu zdanie użytkowników – dla których dane systemy funkcjonują – zostanie odpowiednio wysłuchane i będą oni mogli ze swej strony zapewnić zsynchronizowane wdrożenie nowego sprzętu i innych głównych inwestycji zarówno na ziemi, jak i w samolotach.

⇒ **Większa elastyczność, która umożliwi powstanie partnerstw branżowych między funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej**

Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej mają zastąpić istniejącą obecnie sieć 27 krajowych bloków przestrzeni powietrznej przez sieć większych bloków regionalnych w celu zwiększenia wydajności, obniżenia kosztów i zredukowania emisji.

Dotychczas funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej stanowiły raczej narzuconą formę współpracy między państwami a instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, których celem było zwiększenie zasięgu oferowanych usług. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej zamiast rozwijać efekt synergii, często były realizowane tylko na papierze, ponieważ jedno rozwiązanie nie może być uniwersalne i odpowiadać wszystkim sytuacjom.

Dzięki SES2+ funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej zostaną przekształcone w bardziej elastyczne partnerstwa branżowe, które umożliwią uczestniczenie w więcej niż jednym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, pod warunkiem że zapewni to pożądaną poprawę skuteczności działania. To zagwarantuje, że prawdziwym celem funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej będzie skuteczność działania i ich praktyczne wykorzystanie jako oddolnego narzędzia biznesowego. FAB-y nie będą już tylko polityczną strukturą.

⇒ **Wzmocnienie funkcji menedżera sieci**

Działanie menedżera sieci (funkcja sprawowana przez Eurocontrol) już teraz przynosi bardzo obiecujące rezultaty, ale w przyszłości można je wzmocnić w oparciu o zdobyte doświadczenia. Powinien on pełnić bardziej funkcję „dostawcy usług dla dostawców usług”, skupiając się na rozwoju synergii na poziomie sieci i na współpracy branżowej. Chociaż w chwili obecnej zakres działań menedżera sieci pozostaje dość ograniczony, w nowych przepisach stworzono możliwość poszerzenia go o aż 10 nowych usług, takich jak sieci informacyjne, monitorowanie systemów technicznych oraz projektowanie przestrzeni

powietrznej. Usługi te mogłyby być świadczone przez menedżera sieci na rzecz lokalnej lub regionalnej organizacji kontroli ruchu lotniczego, co przyniosłoby korzyści skali. Dzięki temu zagwarantuje się, że nowe rozwiązania techniczne i usługi zostaną wdrożone lub wykonane w sposób optymalny, a rozdrobnione systemy zarządzania ruchem lotniczym włączone do jednej spójnej sieci. Usługi mogłyby być świadczone centralnie lub zlecane przez menedżera sieci.

- **EASA, Eurocontrol i struktura instytucjonalna**

Na koniec trzeba też zadbać o to, aby różne organizacje działające na poziomie UE nie powielały swoich zadań, lecz uzupełniały się nawzajem w sposób optymalny, i aby mechanizm regulacyjny był w stanie zapewnić podczas dwóch kolejnych etapów realizacji SES i programu SESAR przepisy najwyższej jakości.

Gwarantują to trzy organizacje na poziomie europejskim, które koncentrują się na swoich mocnych stronach. Niektóre aspekty tych etapów realizacji nie są objęte pakietem SES2+, ale są przedmiotem bieżących dyskusji, które dotyczą np. reformy konwencji Eurocontrol, i są nie mniej ważne od innych aspektów. Organizacja Eurocontrol powinna w coraz większym stopniu skoncentrować się na działaniach operacyjnych dotyczących funkcji menedżera sieci, o których mowa powyżej, i wykorzystać w tym celu swoje duże doświadczenie operacyjne oraz wiedzę specjalistyczną. Natomiast Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) powinna zająć się głównie koordynacją opracowywania przepisów technicznych i zadbać o to, by były one odpowiednio skonsultowane i cechowały się spójnością oraz wysoką jakością. EASA powinna też nadal pełnić obowiązki nadzorcze i dzięki środkom SES2+ silniej wspierać organy państw członkowskich. Komisja wreszcie powinna skoncentrować się na regulacjach gospodarczych (systemie skuteczności działania, opłatach, funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej itp.) oraz na strategii politycznej.

Dzięki temu można będzie należycie wykorzystać zasoby i uniknąć problemów, które pojawiły się w przeszłości.

- **Dalsze działania**

Począwszy od lipca 2013 r. wniosek Komisji będzie przedmiotem dyskusji w Parlamencie Europejskim i Radzie.

- **Więcej informacji:**

[http://ec.europa.eu/transport/air/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/index_en.htm)

**Opracowała:**

**Dr Magdalena Skulimowska<sup>2</sup>**

---

<sup>2</sup> Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.