

Euroopan ilmatilan epäyhtenäisyydestä johtuva tehottomuus aiheuttaa lähes viiden miljardin euron ylimääräiset kustannukset vuosittain.

Keskimääräinen lento pitenee 42 kilometriä, polttoaineen kulutus, päästöt, kalliit käyttömaksut ja myöhästymiset lisääntyvät.

Yhdysvalloilla on samansuuruinen ilmatila ja enemmän liikennettä, mutta kustannukset jäävät puoleen Euroopan kustannuksista.

”Olen aina sanonut, että yhtenäinen eurooppalainen ilmatila on tärkein tavoitteeni ilmailun alalla. Se on niin tärkeä, että siinä ei ole varaa epäonnistua. Alkuperäisistä tavoitteista on kuitenkin jääty pahasti jälkeen. Yli kymmenen vuotta on kulunut, mutta perusongelmat ovat edelleen samat: liian vähän kapasiteettia, mikä voi vaikuttaa negatiivisesti turvallisuuteen. Se taas puolestaan tulee liian kalliiksi. Joitakin merkkejä muutoksista on nähtävissä, mutta yleisesti ottaen edistys on liian hidasta ja liian vähäistä. Meidän on etsittävä muita ratkaisuja ja sovellettava niitä nopeasti. Kansallista hajontaa on liikaa. Luvatut parannukset eivät ole toteutuneet”, sanoi varapuheenjohtaja Kallas puhuessaan tänään korkean tason konferenssissa ”Single European Sky: time for action” Limassolissa Kyproksessa.

Vuosi 2012 on yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan kriittinen vuosi: neljän keskeisen suorituksen, yhdeksän toiminnallista ilmatilan lohkoa mukaan luettuina, on määrä olla toimintakunnossa joulukuuhun 2012 mennessä.

Varapuheenjohtaja varoitti, että tähän mennessä tapahtuneen edistymisen perusteella Eurooppa on vielä kaukana yhtenäisen ilmatilan toteutumisesta.

Hän mainitsi esimerkkinä, että toiminnallisia ilmatilan lohkoja perustettaessa niillä on pystyttävä luomaan oikeata lisäarvoa. ”Tällä hetkellä on selvää, että niillä ei edistetä yhdenmetyä ja yhtenäisen ilmatilan luomista kuin hyvin vähän tai ei lainkaan.”

Kallas ilmoitti, että tarvittavan kehityksen turvaamiseksi komissio käyttää kaikkea sille annettua täytäntöönpanovaltaa, tarpeen vaatiessa myös rikkomismenettelyjä.

Lisäksi komissio esittää keväällä 2013 ehdotuksia, joilla vahvistetaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan nykyistä oikeudellista kehystä käynnissä olevien uudistusten vauhdittamiseksi.

Ehdotuksiin sisältyy seuraavanlaisia lujittamistoimenpiteitä:

### 1. Suorituskyvyn kehittämisjärjestelmä.

Keskeinen tavoite yhtenäisessä eurooppalaisessa ilmatilassa on suorituskykytavoitteiden saavuttaminen siten, että voidaan lisätä eurooppalaisen ilmatilan kapasiteettia ja vähentää kustannuksia.

Nämä tavoitteet ovat keskeisiä koko hankkeen onnistumisen kannalta.

Komissio hyväksyi heinäkuussa 2012 kansalliset suunnitelmat kustannusten alentamiseksi ja kapasiteetin lisäämiseksi vuosina 2012 – 2014.

Vuosina 2015–2019 komissio aikoo kiristää suorituskykytavoitteita huomattavasti.

Lisäksi vuonna 2013 annettavilla yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevilla ehdotuksilla

varmistetaan, että komissiolla on kaikki tarvittavat valtuudet vaatia jäsenvaltioilta ja toiminnallisilta ilmatilan lohkoilta sovittujen tavoitteiden saavuttamista, sekä lujitetaan suorituskyvyn tarkastuselimen riippumattomuutta.

2. Yhdeksää toiminnallista ilmatilan lohkoa ollaan parhaillaan perustamassa.

Komissio esittää ehdotuksia, joilla varmistetaan, että kyseiset alueelliset ilmaliikenteen hallinnan lohkot tarjoavat todellisia toiminnallisia parannuksia. Strategisia ja toiminnallisia suunnitelmia on laadittava lohkoitasolla. Ei riitä, että lohkot ovat olemassa paperilla vaan niiden on tuotettava todellisia toiminnallisia tuloksia nopeasti.

3. Eurooppalaisen verkon hallinnoija.

Komissio aikoo lisätä verkon hallinnoijan toimivaltaa. Tällä pyritään erityisesti siihen, että verkon hallinnoijalle voitaisiin osoittaa Euroopan laajuisia keskitetympiä tehtäviä, kuten ilmatilan suunnittelua, reittisuunnittelu mukaan luettuna. Tämä auttaa maksimoimaan verkoston tehokkuuden.

4. Lennonvarmistuspalvelun tuottamisen lisä uudistus.

Komissio ehdottaa selkeämpää keskittymistä ydintehtäviin ja antaa palveluntarjoajille mahdollisuuden ulkoistaa liitännäispalveluja. Se ehdottaa myös palveluntarjoajien erottamista kansallisista sääntelyviranomaisista.

Kaikki edellä mainitut toimenpiteet ovat sidoksissa SESAR-ohjelman eli yhtenäisen ilmatilan teknologisen ulottuvuuden käyttöönottovaiheen onnistumiseen. Komissio esittää lähiaikoina neuvostolle ja Euroopan parlamentille ehdotuksensa järjestelmien hallintotavoista ja rahoituksesta.

Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila on eurooppalainen lippulaiva-aloite Euroopan lennonjohdon rakenteen uudistamiseksi siten, että pystymme vastaamaan tulevaisuuden kapasiteetti- ja turvallisuustarpeisiin.

Yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa on kehitetty 1990-lopulla tehtyjen aloitteiden pohjalta. Ensimmäinen yhtenäisen ilmatilan säädöspaketti hyväksyttiin vuonna 2004 ja toinen 2009.

### **Mitä seuraavaksi?**

Komissio esittää uudet yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevat ehdotukset keväällä 2013. Lainsäädäntöehdotuksista ei voi tulla voimassa olevaa lainsäädäntöä ennen kuin jäsenvaltiot ja Euroopan parlamentti ovat hyväksyneet ne.

### **Yhtenäinen eurooppalainen ilmatila – perustietoja ja lukuja**

Eurooppalaista ilmatilaa ja eurooppalaisia lentoasemia uhkaa ylikuormittuminen. Jo nyt Euroopan yli 440 lentoaseman kautta kulkee noin 1,4 miljardia matkustajaa joka vuosi. Päivittäin lennetään noin 27 000 johdettua lentoa. Se tarkoittaa vuosittain kymmentä miljoonaa tällaista lentoa Euroopan ilmatilassa. Näistä lennoista 80 prosenttia liikennöidään EU:ssa.

Nykytilanne on lentoliikennetoimialan hallinnassa, mutta normaaleissa talousolosuhteissa

lentoliikenteen määrän odotetaan kasvavan viisi prosenttia vuosittain. Se merkitsee, että vuoteen 2030 mennessä lentoja on jo lähes 17 miljoonaa. Vuonna 2030 Euroopan taivaalla liikkuu vuosittain yhtä paljon lentokoneita kuin Beijingissä on asukkaita

Jos mitään ei tehdä, seurauksena on kaaos. Eurooppa joutuisi hylkäämään suuren osan mahdollisesta kysynnästä. Lisäksi alttius myöhästymisille ja lentojen peruuttamisille nousisi ennennäkemättömälle tasolle. Ilman toimenpiteitä ruuhkautumisesta aiheutuvat kustannukset lisääntyvät noin 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Ydinongelma on se, että Euroopan lentoliikenteen hallintajärjestelmät ovat keskenään erilaisia ja tehottomia.

EU:n ilmatila on edelleen jakautunut 27 kansalliseen lennonjohtojärjestelmään, palveluja tarjotaan noin 60 eri lennonjohtokeskuksesta ja ilmatila on jaettu yli 650 sektoriin. Tämä tarkoittaa sitä, että ilmatilan nykyinen rakenne perustuu valtioiden rajoihin, jolloin lentoja ei usein voida lentää suorinta reittiä. Euroopassa ilma-alukset lentävät ilmatilan jakautuneisuuden vuoksi 42 kilometriä enemmän kuin olisi välttämätöntä. Tämä pidentää lentoaikoja sekä lisää myöhästymisiä, polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä.

Lisäksi ilmaliikenteen hallinnan nykyinen teknologia on suunniteltu 1950-luvulla, joten se on nyt jo vanhanaikaista.

Euroopan ilmatilan epäyhtenäisyydestä johtuva tehottomuus aiheuttaa noin viiden miljardin euron ylimääräiset kustannukset vuosittain. Nämä kustannukset siirtyvät liiketoimintaan ja matkustajille. Lennonjohtokustannusten osuus on nykyisin on 6-12 prosenttia lipun hinnasta.

Yhdysvaltojen ilmaliikenteen hallintajärjestelmän tehokkuus on kaksinkertainen EU:hun verrattuna: samoilla kustannuksilla ja noin kolmanneksella lennonjohtokeskusten määrästä hoidetaan kaksinkertainen määrä lentoja.

Näiden haasteiden vuoksi annettiin 1990-luvun lopulla ehdotukset yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan perustamiseksi.

Tavoitteena oli poistaa kansalliset rajat ilmassa ja luoda yksi eurooppalainen ilmatila, jossa:

- a) turvallisuus olisi 10 kertaa parempi
- b) ilmatilan kapasiteetti olisi kolminkertainen
- c) ilmaliikenteen hallinnan kustannukset olisivat 50 prosenttia pienemmät
- d) ympäristövaikutuksia olisi 10 prosenttia vähemmän.