



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 25.11.2005
COM(2005)602 τελικό

2005/0235(CNS)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με το πρόγραμμα υλοποίησης του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) και τη σύσταση της κοινής επιχείρησης SESAR

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη σύσταση μιας κοινής επιχείρησης για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2005)1532}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

σχετικά με το πρόγραμμα υλοποίησης του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR) και τη σύσταση της κοινής επιχείρησης SESAR

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αεροπορικές μεταφορές συνεισφέρουν στο ευρωπαϊκό ακαθάριστο εγχώριο προϊόν 220 δισεκατ.€ και απασχολούν 3,1 εκατομμύρια εργαζόμενους. Αποτελούν, επίσης, σημαντική παράμετρο της ευρωπαϊκής συνοχής χάρη στην ταχεία και αποτελεσματική κυκλοφορία αγαθών και προσώπων και στην απαραίτητη πρόσβαση που προσφέρουν σε μεσόγειες περιοχές.

Με βάση τις σχετικές προβλέψεις, η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη αναμένεται να υπερδιαπλασιαστεί την επόμενη 20ετία, ενδεχομένως και να τριπλασιαστεί σε ορισμένες περιοχές, κυρίως δε στην κεντρική Ευρώπη¹.

Η ανάπτυξη της υποδομής των αεροπορικών μεταφορών αποτελεί, επομένως, προτεραιότητα για την ευρωπαϊκή οικονομική μεγέθυνση. Η τελευταία εξαρτάται, εξάλλου, από την έκβαση των μεγάλων βιομηχανικών προγραμμάτων υψηλής τεχνολογικής αξίας, όπως είναι το GALILEO (δορυφορική ραδιοπλοήγηση) ή το ITER (πυρηνική σύντηξη).

Το πρόγραμμα SESAR εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο. Το εν λόγω πρόγραμμα στοχεύει στην υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Σκοπός του είναι η ανάπτυξη τεχνολογιών, μεθόδων οργάνωσης και βιομηχανικών εξαρτημάτων ικανών να διασφαλίσουν την ασφάλεια και την ελεύθερη ροή των αεροπορικών μεταφορών κατά την επόμενη εικοσαετία στην Ευρώπη και σε ολόκληρο τον κόσμο.

Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί, επίσης, την απάντηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο όραμα της ομάδας υψηλού επιπέδου για τον ενιαίο ουρανό, και στις συστάσεις του Συμβουλίου για την Αεροναυτική Έρευνα στην Ευρώπη (ACARE), που ζητούσαν να συντελεσθεί «επανάσταση» στον τομέα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας ώστε να μπορέσει η Ευρώπη να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξής της.

Με την αποφασιστική αυτή συμβολή του στην αναβάθμιση του αεροναυτικού τομέα στην Ευρώπη, το SESAR εντάσσεται στο στόχο της Λισσαβόνας να καταστεί η Ευρωπαϊκή Ένωση «η πλέον ανταγωνιστική και δυναμική οικονομία της γνώσης στον κόσμο»². Τα αποτελέσματα της σχετικής μελέτης αντικτύπου καταδεικνύουν ότι το εν λόγω πρόγραμμα θα συμβάλει σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομική

¹ Προβλέψεις Eurocontrol.

² Το SESAR συμπεριλήφθηκε στις διάφορες συμμετοχές της Επιτροπής στη διαδικασία της Λισσαβόνας.

μεγέθυνση και θα διευκολύνει τη δημιουργία θέσεων εργασίας υψηλής προστιθέμενης αξίας στην Ευρώπη.

Αποτελεί, τέλος, ένα από τα «προγράμματα υποδομής κοινού ενδιαφέροντος» που επεσήμανε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο³.

2. ΕΛΕΓΧΟΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ: ΟΥΣΙΩΔΗΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΤΗΣ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Στόχος του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ) είναι η ασφάλεια και η τακτική εκτέλεση των πτήσεων. Προς το παρόν ο εναέριος έλεγχος βασίζεται κυρίως σε μέσα ελέγχου και καθοδήγησης των αεροσκαφών που βρίσκονται στο έδαφος και ιδίως στην εργασία των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Πράγματι, οι κυβερνήτες στο θάλαμο διακυβέρνησης είναι σε μεγάλο βαθμό «τυφλοί», επειδή για «μάτια» έχουν τα μάτια των ελεγκτών, που τους υποδεικνύουν τη διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσουν.

2.1. Μια θεσμική οργάνωση σε πλήρη μετεξέλιξη

Ο κανονισμός για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό⁴, που εκδόθηκε το Μάρτιο του 2004 και του οποίου η εφαρμογή έχει ήδη προχωρήσει αρκετά, μεταρρυθμίζει ριζικά την οργάνωση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Καθορίζει με σαφήνεια τους ρόλους και τις αρμοδιότητες των εποπτικών αρχών και των φορέων παροχής υπηρεσιών και θεσπίζει διασυννοριακά λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου. Με τα εν λόγω λειτουργικά τμήματα, οι διαδρομές και οι τομείς του εναέριου χώρου δεν καθορίζονται πλέον με βάση τα σύνορα αλλά την επιχειρησιακή πραγματικότητα της κυκλοφορίας.

Η μεταρρύθμιση αυτή θα επιφέρει σημαντική αναδιοργάνωση του τομέα μέσω της θέσπισης νέων και αποτελεσματικότερων μεθόδων εργασίας και λήψης αποφάσεων που θα βασίζονται στη διαβούλευση με τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία.

2.2. Απαρχαιωμένη υποδομή

Παρόλο που ο τομέας βρίσκεται σε πλήρη ανάπτυξη και οι συνολικές επιδόσεις του συστήματος έχουν βελτιωθεί, οι εξοπλισμοί δεν έχουν εξελιχθεί αρκετά. Πράγματι, η ταχεία ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της τελευταίας 20ετίας δεν συνοδεύτηκε από ανάλογο εκσυγχρονισμό του συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Την εποχή της κοινωνίας της πληροφορίας, ο ελεγκτής και ο κυβερνήτης εξακολουθούν να συνδιαλέγονται φωνητικά χρησιμοποιώντας τα ίδια

³ Ψηφίσματα του Συμβουλίου της 24.10.1994 (94/C 309/02), της 17.11.1995 (95/C 317/01) και της 19.07.1999 (1999/C 222/01). Απόφαση του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 1692/96/EK της 23.07.1996. Πρόταση της Επιτροπής COM(2004) 475 της 14.07.2004.

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 για τη χάραξη του πλαισίου υλοποίησης του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού. Κανονισμός (ΕΚ) 550/2004 σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου. Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

ασύρματα μέσα όπως και παλαιότερα⁵. Ενώ ο θάλαμος διακυβέρνησης τείνει να αυτοματοποιείται όλο και περισσότερο, ο ελεγκτής είναι ακόμη υποχρεωμένος να βασίζει την εργασία του, κατά κύριο λόγο, στην πρόβλεψη προβλημάτων και εμποδίων που θα μπορούσαν να ανακύψουν. Η διατήρηση των ποσοστών αξιοπιστίας και ασφαλείας των αεροπορικών μεταφορών, εξαιρετικών σε σύγκριση με αυτά άλλων τρόπων μεταφοράς, έγινε δυνατή χάρη, κυρίως, στη σημαντική αύξηση προσωπικού που επέτρεψε την καλύτερη κατανομή της κυκλοφορίας καθώς και στις προσπάθειες που κατέβαλε το σύνολο των ευρωπαϊών ελεγκτών, χωρίς ωστόσο να μεταβληθούν οι μέθοδοι εργασίας. Επειδή, επομένως, δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια αξιοποίησης του υπάρχοντος δυναμικού, επιβάλλεται ένα ποιοτικό άλμα.

2.3. **Απαραίτητη η τεχνολογική μεταρρύθμιση**

Τα σημερινά συστήματα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, λόγω του απαρχαιωμένου χαρακτήρα τους και των υπερβολικών τοπικών ιδιαιτεροτήτων τους, δεν μπορούν πλέον να ανταποκριθούν στην ταχεία, οικονομικά προσιτή και αξιόπιστη ανάπτυξη της αεροπορίας στην Ευρώπη, ενώ, ταυτόχρονα, οι ανάγκες στον τομέα αυτό μεταβάλλονται διαρκώς:

- Ο επιβάτης επιθυμεί να γίνεται η μεταφορά του με αποτελεσματικό, οικονομικά προσιτό και εξαιρετικά ασφαλή τρόπο.
- Ο σεβασμός του περιβάλλοντος αποτελεί πλέον σημαντική παράμετρο για την αρμονική ανάπτυξη της κινητικότητας.
- Η 11^η Σεπτεμβρίου 2001 κατέδειξε ότι το αεροσκάφος μπορεί να αποτελέσει απειλή για την ασφάλεια του πληθυσμού.

Οι εξελίξεις που είναι απαραίτητες για τη συνεκτίμηση αυτής της νέας προσέγγισης των αεροπορικών μεταφορών δεν μπορούν να βασίζονται στο ισχύον σύστημα :

- Οι τεχνολογίες, ορισμένες από τις οποίες χρονολογούνται πριν από πολλές δεκαετίες, έχουν εξαντλήσει την εξελικτική τους ικανότητα, κυρίως όσον αφορά την πλήρη αξιοποίηση των επιτευγμάτων στον τομέα των τηλεπικοινωνιών ή της δορυφορικής πλοήγησης.
- Η έλλειψη τεχνικής εξελικτικότητας αναγκάζει ειδικότερα τα αεροσκάφη να ακολουθούν προκαθορισμένες και απαρέγκλιτες διαδρομές που δεν είναι οι βέλτιστες από άποψη κατανάλωσης ενέργειας ή εκπομπής θορύβου.
- Η υπερβολική προσαρμογή των διαφόρων συστημάτων σε τοπικές ιδιαιτερότητες, μολονότι έχει επιτρέψει στους φορείς εκμετάλλευσης να ανταποκρίνονται στην πίεση της κυκλοφορίας, έχει αποδυναμώσει το σύστημα συνολικά δυσχεραίνοντας την τεχνική και επιχειρησιακή διαλειτουργικότητά του.

⁵ Αυτή η κατάσταση δημιουργεί εξάλλου προβλήματα ασφαλείας που συνδέονται με τη συμφόρηση των συχνοτήτων και την κακή συνεννόηση που μπορεί να προκύψει μεταξύ των οδηγίων των μεν και των ενεργειών των δε.

- Προς το παρόν υπάρχουν έντονες αποκλίσεις μεταξύ των επιπέδων εξοπλισμού και των επιδόσεων σε θέματα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στις διάφορες χώρες της Ένωσης, γεγονός που ζημιώνει την αποτελεσματικότητα του εν λόγω ελέγχου συνολικά.

Οι εξελικτικές τάσεις του τομέα δεν ακολουθούν αναγκαστικά τη σωστή κατεύθυνση:

- Η εξέλιξη του κόστους του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου (περίπου 7 δισεκ. € ετησίως) είναι προς το παρόν ανάλογη με την αύξηση της κυκλοφορίας. Επομένως, εάν δεν ακολουθηθεί βολονταριστική προσέγγιση και σύμφωνα με ένα σενάριο που στηρίζεται απλώς στις τάσεις, το κόστος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας το 2020 θα κυμαίνεται μεταξύ 14 και 18 δισεκατ. € ετησίως.
- Παρόλο που η ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο έχει φτάσει, σταδιακά, σε πολύ υψηλά επίπεδα, η ανάλυση των δεδομένων ασφαλείας στην Ευρώπη καταδεικνύει, αντιθέτως, ότι στη διάρκεια της τελευταίας πεναετίας σημειώθηκαν τρία σημαντικά ατυχήματα που συνδέονταν άμεσα με ελλείψεις στον εναέριο έλεγχο⁶. Η ανάλυση των τάσεων σε θέματα ατυχημάτων εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθεί να αποτελεί πηγή ανησυχίας. Παρόλο που η Κοινότητα έχει ακολουθήσει προορατική προσέγγιση, ιδίως με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας, ο ρόλος του οποίου πρέπει να εξελιχθεί ώστε να καταστεί καίριος στο σύνολο των ζητημάτων ασφαλείας της αεροναυτιλίας, υπάρχει κίνδυνος με τη σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας και λόγω των παρωχημένων εξοπλισμών, να αυξηθεί η πιθανότητα αεροπορικού ατυχήματος και να προσεγγίσει εντελώς ανεπίτρεπτα για τους ευρωπαίους πολίτες επίπεδα.
- Η σημερινή μη συντονισμένη εξέλιξη των συστημάτων συνεπάγεται σημαντικές προσαυξήσεις και σημαντικές καθυστερήσεις στην εγκατάσταση νέων εξοπλισμών, με αποτέλεσμα οι χρήστες να ζημιώνονται διπλά, τόσο ως προς το κόστος όσο και ως προς τις επιδόσεις, όπως άλλωστε και οι ελεγκτές με το να μη τους παρέχονται αποτελεσματικά και επαρκώς εξελίξιμα μέσα⁷.

3. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ SESAR

3.1. SESAR : ο εναέριος έλεγχος νέας γενιάς

Η αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας καθιστά επιτακτική την ανάγκη για την Ευρώπη να προβεί στον εκσυγχρονισμό της υποδομής ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Με τη δραστική βελτίωση της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, το πρόγραμμα SESAR θα επιτρέψει την αντιμετώπιση των περιορισμών του εναέριου χώρου και της οξείας έλλειψης δυναμικότητας των αερολιμένων μέσω της βέλτιστης χρήσης των υφιστάμενων υποδομών.

⁶ Paris-Roissy το 2000, Milan Linate το 2001, áberlingen το 2002. Εξάλλου υπολογίζεται ότι σημειώνονται 9 ατυχήματα κατά μέσο όρο το χρόνο στα οποία εμπλέκεται έμμεσα ο ΕΕΚ.

⁷ Το πιο εύγλωττο παράδειγμα αποτελεί το δίκτυο αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών που καθορίστηκε και τυποποιήθηκε με βάση ένα παρωχημένο μοντέλο πριν από την εισαγωγή της τεχνολογίας του Διαδικτύου και το οποίο εξακολουθεί να μην εφαρμόζεται σήμερα.

Το SESAR αποτελεί την τεχνολογική πτυχή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού: επιτρέπει στην τεχνική και επιχειρησιακή υποδομή να πλαισιώσει και να διευκολύνει τη θεσμική μεταρρύθμιση. Εξάλλου, θα βασιστεί στα κανονιστικά μέσα και στις νέους μεθόδους εργασίας που προβλέπει ο ενιαίος ουρανός καθώς και στην εμπειρογνωμοσύνη της Eurocontrol, διασφαλίζοντας κατά τον τρόπο αυτό την αποτελεσματική ενσωμάτωση της τεχνολογικής προόδου στον τομέα αυτό.

Πρόκειται για την πραγματοποίηση ενός πραγματικού τεχνολογικού άλματος, όπως για παράδειγμα στους τομείς της ζεύξης δεδομένων μεταξύ αεροσκάφους και εδάφους, της δορυφορικής πλοήγησης και της αυτοματοποιημένης διαχείρισης των διαδρομών των αεροσκαφών σε πραγματικό χρόνο. Θα επιτρέψει την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των εξαιρετικών επιτευγμάτων στους τομείς των τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, λαμβανομένων υπόψη, ήδη από τη φάση του σχεδιασμού των συστημάτων, των απαραίτητων παραμέτρων ασφάλειας και αξιοπιστίας.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες, που αντιμετωπίζουν τις ίδιες δυσκολίες, έχουν δρομολογήσει το σχέδιο νέας γενιάς του συστήματος αεροπορικών μεταφορών. (NGATS - Next Generation Air Transport System). Το SESAR αποτελεί την ευρωπαϊκή απάντηση που θα επιτρέψει στην Ευρώπη να παγιώσει τη θέση της στον εν λόγω τομέα. Η βιομηχανική πρόκληση είναι τεράστια επειδή πρόκειται για παγκόσμια αγορά.

4. ΤΟ SESAR ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Το πρόγραμμα SESAR εντάσσεται σε μια σειρά βιομηχανικών επιτυχιών μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται τα προγράμματα Ariane, Airbus ή GALILEO. Συνδυάζει ευρύ φάσμα ερευνητικών προσπαθειών, ενισχύει την ικανότητα καινοτομίας της Ευρώπης και θα καταστήσει την ευρωπαϊκή υποδομή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας την πλέον σύγχρονη και αποτελεσματική σε ολόκληρο τον κόσμο.

Το SESAR επιτρέπει τη συντονισμένη ανάπτυξη συστημάτων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας νέας γενιάς και τον εξορθολογισμό τους, με αποτέλεσμα τη δημιουργία, γενικότερα, οικονομιών κλίμακας αλλά και, ειδικότερα, σημαντικών κερδών σε επίπεδο λειτουργίας και συντήρησης αυτών των συστημάτων. Μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής και στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι του συμβουλευτικού οργάνου του κλάδου προσδιορίζει **καθαρή επικαιροποιημένη χρηματοοικονομική αξία ύψους 20 δισεκατομμυρίων €** για την υλοποίηση του SESAR.

Από μια σφαιρική ανάλυση που συνεκτιμά τον αντίκτυπο του SESAR στο σύνολο του ευρωπαϊκού αεροναυτικού τομέα, προκύπτει ότι το εν λόγω πρόγραμμα θα επιτρέψει τη δημιουργία πολλών εκατομμυρίων επιπλέον θέσεων εργασίας σε ολόκληρο τον αεροναυτικό τομέα.

Η τεχνολογική πρόοδος που θα συντελεστεί μέσω του προγράμματος SESAR προς όφελος της ευρωπαϊκής αεροναυτικής βιομηχανίας θα της δώσει το προβάδισμα στις αγορές εξαγωγών. Εξάλλου θα επιτρέψει στα ευρωπαϊκά αεροσκάφη να αντιμετωπίσουν με επιτυχία τους ξένους ανταγωνιστές τους.

Ο αντίκτυπος του σχεδίου SESAR στην ασφάλεια έχει θεμελιώδη σημασία. Ο σημερινός κατακερματισμός των επιχειρησιακών συστημάτων και διαδικασιών και ο απαρχαιωμένος χαρακτήρας των τεχνολογιών δεν συνάδει με το βασικό στόχο του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας που είναι η ασφάλεια. Η προσφυγή σε σύγχρονες, ασφαλείς και αξιόπιστες τεχνολογίες και η εναρμόνιση της υποδομής εναέριου ελέγχου θα αποφέρουν καθοριστικά οφέλη όσον αφορά την ασφάλεια των αεροπορικών μεταφορών.

Ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος του SESAR θα είναι επίσης μεγάλος, ιδίως μέσω της αξιοποίησης των σημαντικών επιτευγμάτων του προγράμματος GALILEO, και θα επιτρέψει τη διατύπωση προτάσεων για συντομότερες και καλύτερες από περιβαλλοντική άποψη αεροπορικές διαδρομές. Τα οφέλη στον εν λόγω τομέα εκτιμώνται από 4 έως 6%⁸, όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών αερίων που προκαλούν το φαινόμενο θερμοκηπίου. Εξάλλου, η μεγαλύτερη ακρίβεια και ευελιξία που προσφέρουν η ναυσιπλοΐα μέσω δορυφόρου και οι μηχανισμοί προσγείωσης και απογείωσης νέας γενιάς θα συμβάλουν στη βελτιστοποίηση των διαδρομών γύρω από τους αερολιμένες προκειμένου να λαμβάνονται καλύτερα υπόψη οι ανάγκες των περιοίκων. Επειδή όμως τα οφέλη αυτά συνδέονται με κάθε πραγματοποιούμενη πτήση, το πρόγραμμα SESAR δεν μπορεί να αντισταθμίσει εντελώς την αρνητική επίπτωση που θα έχει για το περιβάλλον μια δραστική αύξηση του αριθμού των πτήσεων. Επομένως, θα πρέπει να προβλεφθούν συμπληρωματικά μέτρα που θα αποβλέπουν στη μείωση του αντικτύπου των αεροπορικών μεταφορών στο περιβάλλον⁹.

5. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ SESAR: ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΚΛΕΙΔΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

5.1. Αποφυγή αδιεξόδου στη λήψη των αποφάσεων

Τα προβλήματα που προκύπτουν από τον εκσυγχρονισμό της υποδομής αεροπορικών μεταφορών οφείλονται και σε δυσχέρειες στη λήψη των αποφάσεων. Το είδος και το καθεστώς των φορέων ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας παρουσιάζουν πολλές διαφορές, που τις εντείνουν ακόμη περισσότερο οι γεωγραφικές αποκλίσεις.

Όπως συνέβη και με το πρόγραμμα GALILEO, η αξιοποίηση των θεσμικών μηχανισμών της Κοινότητας καθώς και η εφαρμογή μιας ευέλικτης και πρωτότυπης διαχειριστικής δομής θα συμβάλουν στην εξάλειψη των σημερινών φραγμών.

5.2. Ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός: μια θεσμική λύση

Η Κοινότητα, με τα κανονιστικά μέσα που έχει θεσπίσει στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού, διαθέτει αποτελεσματικούς μηχανισμούς λήψης αποφάσεων που αφήνουν μεγάλα περιθώρια για διαβουλεύσεις, μέσω κυρίως της επιτροπής του ενιαίου ουρανού, που αποτελείται από τα κράτη μέλη, και του συμβουλευτικού οργάνου του κλάδου, στο οποίο συμμετέχει το σύνολο της βιομηχανίας. Στη συνέχεια οι αποφάσεις αποκτούν υποχρεωτικό χαρακτήρα στο πλαίσιο κανονισμών εκτέλεσης και εκεί ακριβώς έγκειται η αποτελεσματικότητά τους.

⁸ Στοιχεία Eurocontrol.

⁹ Η Επιτροπή εξέδωσε πρόσφατα ανακοίνωση για τον περιορισμό του αντικτύπου της αεροπορίας στην αλλαγή του κλίματος (COM(2005)459 τελικό).

5.3. Η κοινή επιχείρηση SESAR

Το πρόγραμμα SESAR θα συνδυάζει ερευνητικές και αναπτυξιακές πηγές χρηματοδότησης για τη δημιουργία μιας νέας γενιάς συστημάτων και θα συμβάλει στην εναρμόνιση του επιπέδου των εξοπλισμών στις διάφορες χώρες της Ένωσης και στην ανάπτυξη μιας νέας ευρωπαϊκής αεροναυτικής υποδομής.

Η εν λόγω πολιτική πρέπει να μπορέσει να αναπτυχθεί στο πλαίσιο μιας εταιρικής σχέσης δημόσιου-ιδιωτικού τομέα που θα συνδυάζει τη θεσμική επενδυτική ικανότητα σε μακροπρόθεσμο επίπεδο με τον επιμερισμό του επιχειρηματικού κινδύνου με τη βιομηχανία. Το πρόγραμμα πρέπει να μπορέσει να ωφεληθεί τόσο από δημόσιους όσο και από ιδιωτικούς χρηματοοικονομικούς πόρους, να διέπεται από μια «προγραμματική» (προγραμματισμένες προς εκτέλεση δραστηριότητες) και όχι από μια δημοσιονομική λογική (προϋπολογισμός) και να διευκολύνει τη σταδιακή αλλά οριστική ανάληψη της εκτέλεσής του από τη βιομηχανία.

Για το λόγο αυτό είναι αναγκαίο να διαθέτει μια ευέλικτη και προορατική δομή, με νομική προσωπικότητα, ώστε να είναι σε θέση να συνάπτει τις απαραίτητες συμβάσεις για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού συστήματος εναέριου ελέγχου. Ωστόσο θα πρέπει να διατηρηθούν στενοί δεσμοί με τις δημόσιες αρχές που είναι αρμόδιες για τις κανονιστικές ρυθμίσεις.

Το SESAR αποτελεί ένα κατ' εξοχήν φιλόδοξο ερευνητικό και αναπτυξιακό πρόγραμμα και για το λόγο αυτό θα μπορέσει να ωφεληθεί από την κοινοτική χρηματοδότηση που προέρχεται τόσο από τα ερευνητικά προγράμματα-πλαίσια όσο και από τα διευρωπαϊκά δίκτυα, που άλλωστε προβλέπουν ρητά τη δυνατότητα χρηματοδότησης δράσεων τεχνολογικής ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο 171 της συνθήκης θέτει στη διάθεση της Κοινότητας ένα αποτελεσματικό μέσο που δοκιμάστηκε με επιτυχία στο πλαίσιο του προγράμματος GALILEO: **την κοινή επιχείρηση.**

Η κοινή επιχείρηση εντάσσεται στη λογική της στρατηγικής της Λισσαβόνας ως προς το ότι επιτρέπει την ενοποίηση δημόσιων και ιδιωτικών πόρων με κεντρικό άξονα έναν κοινό στόχο. Είναι εξάλλου αρκετά ευέλικτη ώστε να μπορεί να διαχειρίζεται η ίδια τα ερευνητικά σχέδια ή να διασυνδέεται αποτελεσματικά και προορατικά με άλλες πρωτοβουλίες προκειμένου να διασφαλίζεται η γενική συνοχή.

Στην παρούσα ανακοίνωση επισυνάπτεται πρόταση κανονισμού για τη σύσταση κοινής επιχείρησης και τον καθορισμό του καταστατικού της.

Η κοινή επιχείρηση παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα:

- διασφαλίζει τη συντονισμένη διαχείριση ενός προϋπολογισμού που προέρχεται από πολύ διαφορετικές πηγές·
- επιτρέπει στην Κοινότητα (κράτη μέλη και Επιτροπή) να διατηρεί τον πολιτικό έλεγχο του SESAR·
- διασφαλίζει την απόλυτη συνοχή μεταξύ των ενεργειών της Επιτροπής στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και των ενεργειών που απαιτούνται για το SESAR·

- διασφαλίζει τη συνοχή ενός σχεδίου που επηρεάζει ενδιαφερόμενα μέρη από πολύ διαφορετικούς τομείς (αεροπορικές εταιρείες, στρατιωτικές αρχές, βιομηχανία, προμηθευτές υπηρεσιών κλ.π).
- μπορεί να ωφεληθεί από την τεχνική στήριξη της Eurocontrol¹⁰, στους κόλπους του SESAR.
- μπορεί να επιτύχει την πλήρη συμμετοχή της βιομηχανίας κυρίως μέσω της διάθεσης ιδιωτικών κεφαλαίων με διεθνικό χαρακτήρα.
- μπορεί να επιτύχει την οικονομική συνεισφορά των χρηστών, μέσω της άμεσης καταβολής τελών διαδρομής στο πλαίσιο προγραμμάτων κοινού ενδιαφέροντος.
- μπορεί να προσφέρει τη δυνατότητα επέκτασης της εταιρικής σχέσης SESAR σε τρίτες χώρες.

Η κοινή επιχείρηση θα λειτουργεί σε επίπεδο εποπτείας του σχεδίου. Θα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εξωτερική τεχνική συνδρομή, που θα προέρχεται κυρίως από τα μέλη της. Πρέπει να συγκροτηθεί άμεσα ώστε να αναλάβει το σχέδιο εκσυγχρονισμού που θα προκύψει από τη φάση καθορισμού και να προετοιμάσει το απαραίτητο πρόγραμμα εργασίας.

6. ΤΟ SESAR ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΣΣΕΤΑΙ ΣΕ ΣΤΑΔΙΑ

Λόγω των διαφορών που υπάρχουν στην Ευρώπη μεταξύ των συστημάτων ελέγχου και της ποικιλομορφίας του εν λειτουργία αεροπορικού στόλου, πρέπει να προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος για τη διασφάλιση της συνέχειας και της ποιότητας των υπηρεσιών που προσφέρονται στους χρήστες του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου.

Ως εκ τούτου, το πρόγραμμα SESAR περιλαμβάνει διάφορα στάδια ώστε να προσφέρεται η απαραίτητη ευελιξία για την εφαρμογή των νεωτερισμών και να ελαχιστοποιούνται οι μεταβατικοί κίνδυνοι.

6.1. Φάση καθορισμού (2005-2007)

Η φάση καθορισμού στοχεύει κατά κύριο λόγο στην υλοποίηση του σχεδίου εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Καθορίζει τις διάφορες τεχνολογικές φάσεις που πρέπει να ολοκληρωθούν, τις προτεραιότητες σε θέματα εκσυγχρονισμού και τα χρονοδιαγράμματα επιχειρησιακής εφαρμογής.

Η εν λόγω φάση καθορισμού, που συγχρηματοδοτείται από την Eurocontrol, αντιπροσωπεύει προϋπολογισμό ύψους 60 εκατομμυρίων €, το 50% του οποίου διατίθεται από την Κοινότητα μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Προς το παρόν βρίσκεται στη φάση εκκίνησης και θα ολοκληρωθεί το 2007. Αντιπροσωπεύει τις προσπάθειες που κατέβαλε μια ομάδα 200 περίπου ανθρώπων για δύο χρόνια, με τη συμμετοχή του συνόλου της βιομηχανίας, γεγονός που καταδεικνύει το σοβαρό

¹⁰ Ειδικότερα με την εφαρμογή της στρατηγικής ATM2000+.

αίσθημα ευθύνης των ενδιαφερομένων μερών του τομέα για το πρόγραμμα SESAR και τη συμμετοχή τους σε αυτό.

6.2. Η φάση εφαρμογής (2008-2020)

Τη φάση καθορισμού θα ακολουθήσει η φάση εφαρμογής, που περιλαμβάνει τα δύο ακόλουθα στάδια:

- **Ανάπτυξη (2008-2013)**

Η φάση αυτή θα επιτρέψει την ανάπτυξη των βασικών τεχνολογιών που θα αποτελέσουν το υπόβαθρο της νέας γενιάς συστημάτων. Από την άλλη πλευρά, θα επιτρέψει την επίτευξη σημαντικής προόδου σε επίπεδο λειτουργίας, ειδικότερα δε όσον αφορά τη βελτίωση της παροχής βοήθειας στον έλεγχο και στον επιμερισμό ορισμένων καθηκόντων μεταξύ εδάφους και αεροσκάφους προκειμένου ο ελεγκτής να ελευθερωθεί από εργασίες που μπορεί να διεκπεραιώνει ο κυβερνήτης σε ορισμένες φάσεις της πτήσης (για παράδειγμα στις φάσεις προσέγγισης).

- **Εφαρμογή (2014-2020)**

Πρόκειται για τη φάση εγκατάστασης των νέων συστημάτων σε μεγάλη κλίμακα και τη γενικευμένη εφαρμογή των συναφών λειτουργιών. Το σύστημα διαχείρισης του εναέριου ελέγχου που θα προκύψει από αυτήν την τελευταία φάση αντιστοιχεί στη νέα γενιά ελέγχου. Το νέο σύστημα θα τριπλασιάσει την ικανότητά του σε σύγκριση με σήμερα, με τουλάχιστον δεκαπλάσιο βαθμό ασφαλείας και μοναδιαίο κόστος λειτουργίας πολύ κατώτερο από το σημερινό.

Η κοινή επιχείρηση πρέπει να συγκροτηθεί γρήγορα, ακόμη και πριν από την ολοκλήρωση της φάσης καθορισμού, ώστε να μπορέσει να συμπεριλάβει το υπό εκπόνηση σχέδιο εκσυγχρονισμού και να προετοιμάσει το απαραίτητο πρόγραμμα εργασίας. Θα μπορέσει κατά τον τρόπο αυτό να ωφεληθεί από τη δυναμική της φάσης σχεδιασμού και να την αξιοποιήσει για την αποτελεσματική εφαρμογή των συστάσεων της βιομηχανίας.

6.3. Φορείς και χρηματοδότηση

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι διάφορες χρηματοδοτικές παράμετροι του προγράμματος και επισημαίνονται οι φορείς που θα αναλάβουν την εκτέλεση των εν λόγω χρηματοδοτήσεων.

Από τη χρηματοοικονομική ανάλυση της Επιτροπής προκύπτει ότι οι χρηματοδοτικές ανάγκες για τις φάσεις σχεδιασμού, ανάπτυξης και παγίωσης του σχεδίου ανέρχονται περίπου σε **300 εκατομμύρια € το χρόνο**:

Φάση	Έτη	Χρηματοδότηση	Φορείς
Καθορισμός	2005-2007	60 εκατομμύρια €: Eurocontrol (30 εκατ.€) Eurocontrol (30 εκατ.€)	Eurocontrol.
Ανάπτυξη	2008-2013	300 εκατομμύρια € το χρόνο: Κοινότητα (100 εκατ.€)Eurocontrol (100 εκατ.€) Βιομηχανία και λοιποί φορείς (100 εκατ.€)	Κοινή επιχείρηση
Εφαρμογή	2014-2020	Βιομηχανία	Βιομηχανία

Τα αναφερόμενα ποσά, εκτός από τη φάση σχεδιασμού, είναι ενδεικτικά. Τα ποσά θα καθοριστούν κατά την πρώτη φάση που βρίσκεται υπό υλοποίηση και θα αποτελέσουν αντικείμενο ειδικής ανακοίνωσης της Επιτροπής κατά το 2006.

Ειδικότερα, πρέπει να σημειωθεί ότι κατά το τέλος της φάσης ανάπτυξης το 2013 η χρηματοδότηση και ο έλεγχος του συνόλου του προγράμματος SESAR θα περιέλθει στη βιομηχανία. Κατά τη λήξη της φάσης αυτής και ανάλογα με την πρόοδο που θα έχει σημειωθεί όσον αφορά την υλοποίηση των στόχων της, η κοινή επιχείρηση θα μετασχηματιστεί σε όργανο με ιδιωτικό κυρίως χαρακτήρα (για παράδειγμα εταιρεία ευρωπαϊκού δικαίου) που θα διασφαλίζει την ανάπτυξη του σχεδίου σύμφωνα με τις αρχικές επιδιώξεις και παράλληλα θα μεριμνά για την αποφυγή σύγκρουσης συμφερόντων. Η δομή αυτή θα πρέπει ωστόσο να επιτρέπει τη συνέχιση της συμμετοχής των δημοσίων αρχών στο πρόγραμμα, κυρίως με την ιδιότητα των κατόχων άυλων και υλικών στοιχείων ενεργητικού που χρηματοδοτούνται από δημόσια κεφάλαια. Μια παρόμοια συμμετοχή θα διευκολύνει, επίσης, την εποπτεία των εργασιών, ιδίως δε των καθηκόντων που συνδέονται με θέματα διεθνούς συνεργασίας και διαδικασίες τυποποίησης.

Ο προϋπολογισμός θα προέρχεται από τις ακόλουθες πηγές:

- την **Ευρωπαϊκή Κοινότητα** μέσω των ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων-πλαισίων¹¹ και των διευρωπαϊκών δικτύων. Μετά το πέρας της φάσης καθορισμού, η χρηματοδοτική συμμετοχή της Κοινότητας περιορίζεται μόνο στη διάρκεια των νέων δημοσιονομικών προοπτικών 2007-2013¹².
- τους πόρους της **βιομηχανίας**·
- τον προϋπολογισμό της **Eurocontrol**·
- τον προϋπολογισμό που προέρχεται από τα **τέλη διαδρομής** αεροσκάφους, που καταβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού για την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο του ενιαίου ουρανού·

¹¹ Η Επιτροπή θα τηρεί ενήμερη τη συμβουλευτική επιτροπή για την αεροναυτική έρευνα στην Ευρώπη (ACARE) όσον αφορά τα προγράμματα της κοινής επιχείρησης.

¹² Τυχόν μεταβολή των ποσών που διατίθενται ετησίως από τον κοινοτικό προϋπολογισμό πρέπει να εγκρίνεται στο πλαίσιο των συζητήσεων για τη διαδικασία του προϋπολογισμού του εν λόγω έτους και να μην υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που θα εγκριθούν για τα «προγράμματα κοινού ενδιαφέροντος» στο πλαίσιο των αποφάσεων που θα ληφθούν για την πρόταση COM(2004) 475 τελικό.

- τις συνεισφορές άλλων νέων μελών της κοινής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένων των τρίτων χωρών.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η μελέτη αντικτύπου η οποία διεξάχθηκε για το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της ευρωπαϊκής υποδομής ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και συμπληρώθηκε με τις συζητήσεις που διεξάχθηκαν με τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως δε με τη διαβούλευση με τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της επιτροπής «ενιαίου ουρανού», τους κοινωνικούς εταίρους και τη βιομηχανία, κατέδειξαν ότι η μόνη λύση στην Ευρώπη για την ανάπτυξη νέας γενιάς συστημάτων εναέριου ελέγχου είναι ο συντονισμός των ενεργειών στη βάση ενός μεγάλου βιομηχανικού προγράμματος.

Η φάση καθορισμού του SESAR, που ξεκίνησε ήδη, γνωρίζει πρωτοφανή συμμετοχή και υψηλό αίσθημα ευθύνης από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα των αερομεταφορών. Αυτή είναι και μια ένδειξη για το πόσο επείγουσα είναι η κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα η αεροναυτική κοινότητα, και πόσο σημαντικά είναι τα οφέλη που αναμένονται από το SESAR.

Το SESAR θα αποτελέσει πραγματική πρόοδο όσον αφορά την αποτελεσματικότητα μέσω της διάθεσης τεχνολογιών που επιτρέπουν την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση του δυνατοτήτων μηχανών και ανθρώπων. Επιπλέον το SESAR θα οδηγήσει σε σημαντικές οικονομίες κλίμακας, μέσω του εξορθολογισμού των προγραμμάτων ανάπτυξης καθώς και της ενισχυμένης εναρμόνισης και διαλειτουργικότητας των εφαρμοζόμενων συστημάτων.

Το SESAR θα επιτρέψει επίσης την αύξηση της περιβαλλοντικής αποτελεσματικότητας κάθε πτήσης, μειώνοντας τη συμφόρηση που είναι δαπανηρή όσον αφορά τη ρύπανση και βελτιστοποιώντας τις διαδρομές των αεροσκαφών σε συνάρτηση με περιβαλλοντικές παραμέτρους.

Τέλος, το SESAR θα συμβάλει στην εκτεταμένη ενίσχυση της ασφάλειας των αερομεταφορών, που παρεμποδίζεται σήμερα από τους παρωχημένους εξοπλισμούς και την έλλειψη συντονισμού στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Αναμφίβολα από την άποψη αυτή ένα παρόμοιο πρόγραμμα παρουσιάζει πολλά πλεονεκτήματα για το σύνολο της ευρωπαϊκής κοινωνίας, ειδικότερα δε για τους πολίτες για τους οποίους η ασφάλεια αποτελεί τη σημαντικότερη προσδοκία τους.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Προβλέπεται ότι κατά την προσεχή 20ετία η εναέρια κυκλοφορία στην Ευρώπη θα υπερδιπλασιαστεί – ή ακόμα και τριπλασιαστεί σε ορισμένες περιφέρειες, ιδίως στην Κεντρική Ευρώπη.

Ως εκ τούτου, η βελτίωση της υποδομής της εναέριας κυκλοφορίας αποτελεί προτεραιότητα για την ευρωπαϊκή ανάπτυξη. Αυτή η ανάπτυξη βασίζεται εξάλλου στην πορεία μεγάλων βιομηχανικών προγραμμάτων σημαντικής τεχνολογικής αξίας, όπως το GALILEO (δορυφορική ραδιοπλοήγηση) ή το ITER (πυρηνική σύντηξη).

Το πρόγραμμα SESAR εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο. Σκοπός του εν λόγω προγράμματος είναι να υλοποιήσει το ευρωπαϊκό σύστημα νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η πρόκληση έγκειται στην ανάπτυξη των τεχνολογιών, των τρόπων οργάνωσης και των βιομηχανικών συνιστωσών που θα εγγυηθούν την ασφάλεια και την ομαλή ροή των αερομεταφορών εντός της προσεχούς 20ετίας στην Ευρώπη και παγκοσμίως.

Στόχος της πρότασης είναι να δημιουργηθεί κοινή επιχείρηση SESAR, η οποία θα εξασφαλίζει τη συνοχή και τη συνέπεια του προγράμματος, ευνοώντας την εταιρική σχέση μεταξύ της Κοινότητας και άλλων θεσμικών οργάνων και φορέων, δημόσιων ή ιδιωτικών.

1.2. Γενικό πλαίσιο

Τα εφαρμοζόμενα συστήματα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, λόγω της παλαιότητάς τους και των υπερβολικών τοπικών ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν, είναι ελάχιστα κατάλληλα για να εξυπηρετήσουν την ταχεία, οικονομικά προσιτή και αξιόπιστη εξέλιξη της αεροπορίας στην Ευρώπη. Την ίδια στιγμή, ωστόσο, οι ανάγκες του εν λόγω τομέα μεταβάλλονται σημαντικά:

- ο επιβάτης επιθυμεί αποτελεσματική, προσιτή και απόλυτα ασφαλή μεταφορά·
- ο σεβασμός του περιβάλλοντος είναι πλέον κεφαλαιώδης επιταγή για την αρμονική ανάπτυξη της κινητικότητας·
- η 11η Σεπτεμβρίου 2001 κατέδειξε ότι το αεροπλάνο μπορεί να αποτελέσει απειλή για την ασφάλεια του πληθυσμού.

Οι εξελίξεις που απαιτούνται προκειμένου να συνυπολογιστεί αυτή η νέα προσέγγιση του τομέα των αερομεταφορών δεν είναι δυνατόν να βασίζονται στο ισχύον σύστημα:

- Οι παρωχημένες τεχνικές και τα απαρχαιωμένα συστήματα, που βασίζονται σε δομές της δεκαετίας του '80, δεν έχουν σχεδιαστεί για να αξιοποιούν πλήρως τις νέες τεχνολογίες, π.χ. τις τεχνολογίες δορυφορικής πλοήγησης.

- Αυτή η έλλειψη τεχνικής προσαρμογής αναγκάζει ιδίως τα αεροσκάφη να ακολουθούν προκαθορισμένη και απαρέγκλιτη πορεία, η οποία δεν είναι η καλύτερη δυνατή όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας ή την εκπομπή θορύβου.
- Η υπερβολική προσαρμογή των διαφόρων συστημάτων στις τοπικές ιδιαιτερότητες, ακόμη και αν έδωσε τη δυνατότητα στους φορείς να ανταποκριθούν στην πίεση της κυκλοφορίας, αποδυναμώνει σημαντικά το σύνολο του συστήματος, δυσχεραίνοντας τόσο την τεχνική όσο και την επιχειρησιακή διαλειτουργικότητα. Τούτο θέτει επιπλέον ζήτημα συνολικής ικανότητας του συστήματος να εξελίσσεται προς νέες λειτουργικότητες.
- Υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ του επιπέδου εξοπλισμού και των σημερινών επιδόσεων των διαφόρων χωρών της Ένωσης όσον αφορά τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, γεγονός που μειώνει τη συνολική αποδοτικότητα του εν λόγω ελέγχου.

Οι εξελίξεις του τομέα δεν ακολουθούν αναγκαστικά τη σωστή κατεύθυνση:

- Προς το παρόν, η αύξηση του κόστους του ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου (περίπου 7 δισ. € ετησίως, σύμφωνα με τα σημερινά στοιχεία) είναι, γενικώς, ανάλογη προς την αύξηση της κυκλοφορίας. Επομένως, εάν δεν υπάρξει βολонταριστική παρέμβαση και αν ακολουθηθεί ένα σενάριο που βασίζεται απλώς στις τάσεις, ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας θα κοστίζει, το 2020, 14-18 δισ. € ετησίως.
- Παρά το γεγονός ότι, σε παγκόσμιο επίπεδο, η ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας έφθασε σταδιακά σε ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο, από την ανάλυση των δεδομένων ασφάλειας στην Ευρώπη προκύπτει, αντιθέτως, ότι την τελευταία πενταετία συνέβησαν τρία μεγάλα ατυχήματα άμεσα συνδεδεμένα με ανεπάρκειες του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Εξάλλου, η ανάλυση των τάσεων όσον αφορά τα ατυχήματα εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθεί να προκαλεί ανησυχία. Παρά τα προδραστικά μέτρα που υιοθέτησε η Κοινότητα, ιδίως με τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, του οποίου ο ρόλος πρέπει να εξελιχθεί για να καταστεί καίριος στο σύνολο των ζητημάτων ασφάλειας της αεροπορίας, υπάρχουν φόβοι ότι, εάν η κυκλοφορία αυξηθεί πολύ περισσότερο, ο κίνδυνος αεροπορικού ατυχήματος γίνεται απαράδεκτα υψηλός για τους ευρωπαίους πολίτες.

Η μη συντονισμένη εξέλιξη των συστημάτων που διαπιστώνεται επί του παρόντος συνεπάγεται σημαντικές προσαυξήσεις και καθυστερήσεις ως προς την εφαρμογή νέου εξοπλισμού, κάτι που ζημιώνει διπλά τους χρήστες όσον αφορά το κόστος και τις επιδόσεις, αλλά και τους ελεγκτές στους οποίους παρέχονται ελάχιστα εξελιγμένα και καθόλου αποδοτικά εργαλεία.

1.2.1. Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα τον οποίο αφορά η πρόταση

Δεν υπάρχει ισχύουσα διάταξη στον τομέα τον οποίο αφορά η πρόταση.

1.2.2. Συνοχή με τις άλλες πολιτικές και τους στόχους της Ένωσης

Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός, που εγκρίθηκε το Μάρτιο του 2004 και η εφαρμογή του οποίου βρίσκεται σε ιδιαίτερα προχωρημένο στάδιο, μεταρρυθμίζει σε βάθος την οργάνωση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Προβλέπει σαφή διάκριση ρόλων και αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρχών επιτήρησης και των παρόχων υπηρεσιών και δημιουργεί διασυνοριακά τμήματα εναέριου χώρου. Με αυτά τα τμήματα, οι οδοί [και οι δομές του εναέριου χώρου] δεν καθορίζονται πλέον με γνώμονα τα σύνορα αλλά τη λειτουργική πραγματικότητα της εναέριας κυκλοφορίας. Το πρόγραμμα SESAR συνιστά το τεχνολογικό σκέλος του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού.

Επιπλέον, η πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο της εφαρμογής της στρατηγικής της Λισσαβόνας, ενοποιώντας και επιταχύνοντας την ευρωπαϊκή προσπάθεια έρευνας και τεχνολογικής καινοτομίας, ώστε να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη και η δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ευρώπη.

Τέλος, το πρόγραμμα SESAR είναι ένα από τα "προγράμματα κοινού ενδιαφέροντος" για την υποδομή τα οποία έχουν επιλεγεί από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο: ψηφίσματα του Συμβουλίου της 24.10.1994 (94/C 309/02), της 17.11.1995 (95/C 317/01) και της 19.07.1999 (1999/C 222/01)· απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23.07.1996· πρόταση της Επιτροπής [COM (2004) 475 της 14.07.2004].

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

2.1. Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

2.1.1. Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς-στόχοι και γενικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων

Το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου, που δημιουργήθηκε δυνάμει του κανονισμού-πλαισίου για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004] και αποτελείται από εκπροσώπους όλου του τομέα της πολιτικής αεροπορίας (συμπεριλαμβανομένων των κοινωνικών εταίρων), συγκρότησε μια επιμέρους ειδική ομάδα, επιφορτισμένη να επεμβαίνει στη μελέτη του οικονομικού αντικτύπου και στην ανάλυση των διαφόρων πιθανών τρόπων διαχείρισης του SESAR.

Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης αποτέλεσαν, εξάλλου, αντικείμενο κοινής παρουσίασης στα μέλη του συμβουλευτικού οργάνου του κλάδου και στην επιτροπή ενιαίου ουρανού, η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών της Ένωσης.

2.1.2. Σύνοψη των απαντήσεων και τρόπος με τον οποίον ελήφθησαν υπόψη

Η συνεχής συμμετοχή των φορέων στην ανάλυση του οικονομικού αντικτύπου και της διαχείρισης επέτρεψε την επαλήθευση των παραδοχών στις οποίες βασίζεται ο υπολογισμός και τη συλλογή παρατηρήσεων και προτάσεων κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου.

Επιπροσθέτως, η Επιτροπή έλαβε υπόψη για την εκπόνηση της πρότασής της τις παρατηρήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την τελική παρουσίαση της μελέτης.

2.2. Απόκτηση και χρήση εμπειρογνωμοσύνης

Η προσφυγή σε εξωτερική εμπειρογνωμοσύνη, εκτός του πλαισίου της μελέτης οικονομικού αντικτύπου και τρόπου διαχείρισης, δεν κρίθηκε αναγκαία.

2.3. Ανάλυση του αντικτύπου

Η επιλογή της "μηδενικής δράσης" οδηγεί σε μια κατάσταση όπου οι δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και εφαρμογής των νέου εξοπλισμού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθούν να αναλαμβάνονται κατά τρόπο ετερόκλητο και κατακερματισμένο στην Ευρώπη. Ο ρόλος της Επιτροπής περιορίζεται στον ορισμό προτύπων διαλειτουργικότητας των συστημάτων, των οποίων η ύπαρξη δεν θα φέρει αέρα καινοτομίας: τα πρότυπα ορίζονται *de facto* προκειμένου μάλλον να διαιωνίσουν την καινοτομία παρά να την επισπεύσουν. Σε αυτό το σενάριο, θα εξακολουθήσει να παρατηρείται μεγάλος βαθμός κατακερματισμού στην ευρωπαϊκή υποδομή ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Η έλλειψη ενοποίησης της έρευνας ενέχει τον κίνδυνο να μη δημιουργήσει επαρκή τεχνολογική καινοτομία, η οποία είναι απαραίτητη για την ανανέωση των συστημάτων. Επιπλέον, οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων θα εξακολουθήσουν να είναι αναποτελεσματικές, λόγω του διαχωρισμού μεταξύ της τεχνολογικής δράσης και του ρυθμιστικού πλαισίου εφαρμογής. Επομένως, αυτή η επιλογή θα αναμενόταν να οδηγήσει σε μια κατάσταση όπου η υποδομή του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας δεν είναι ικανή να ανταποκριθεί στην επιθυμητή αύξηση της κυκλοφορίας και θα καταλήξει σε κακές επιδόσεις τόσο επιχειρησιακές όσο και χρηματοοικονομικές. Το κόστος της συμφόρησης εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 20 δις. ευρώ, ο κίνδυνος σε επίπεδο ασφάλειας είναι πραγματικός, το σύστημα ελέγχου έχει κορεστεί και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται είναι απαρχαιωμένος.

Εξετάστηκε και δεύτερη εναλλακτική λύση, η οποία προβλέπει τη δημιουργία ενός κεντρικού ευρωπαϊκού οργανισμού που θα αντικαθιστούσε τους εθνικούς και τοπικούς φορείς, οι οποίοι θα είχαν μόνο μία ευθύνη: να θέσουν σε λειτουργία τα προϊόντα που θα αναπτύσσονται από τον κεντρικό οργανισμό. Η λύση αυτή συνάντησε, ωστόσο, σημαντική αντίθεση από το σύνολο των φορέων των οποίων ζητήθηκε η γνώμη.

Ως εκ τούτου, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας θεωρούν ότι, σε έναν τομέα που γίνεται διαρκώς πιο ανταγωνιστικός –δίως λόγω του ενιαίου ουρανού–, ο εξοπλισμός αποτελεί ουσιαστική συνιστώσα του μέσου παραγωγής τους και, συνεπώς, είναι σημαντικό να διατηρηθεί ένας ελάχιστος στρατηγικός έλεγχος. Οι κοινωνικοί εταίροι, αναγνωρίζοντας ότι είναι επιθυμητή η "εκ των άνω" ομοιομορφία, προέβαλαν το επιχείρημα ότι η μετάβαση από το σημερινό συνονθύλευμα τοπικών εξοπλισμών σε μια τέτοια κατάσταση θα απαιτούσε, τουλάχιστον για ένα πρώτο διάστημα, μια τοπική ή περιφερειακή συνιστώσα. Οι αερομεταφορείς, αν και επιθυμούν ένα ενιαίο σύστημα στην Ευρώπη, αναγνώρισαν ότι συμφέρει μια σταδιακή μετάβαση. Τα κράτη μέλη εξέφρασαν την επιθυμία να μπορέσει να διατηρηθεί ένας κάποιος βαθμός ανταγωνισμού στην Ευρώπη και η μετάβαση να οργανωθεί λαμβάνοντας υπόψη τους τοπικούς περιορισμούς.

Η προκρινόμενη εναλλακτική λύση, δηλαδή η δημιουργία κοινής επιχείρησης που θα διαχειρίζεται τη δραστηριότητα του προγράμματος SESAR, αποτελεί τη μέση οδό ανάμεσα στις δύο προηγούμενες εναλλακτικές λύσεις, καθιστώντας κεντρικό αυτό που συμφέρει να είναι κεντρικό και επιτρέποντας επαρκή ευελιξία όσον αφορά την υλοποίηση και την προσαρμογή σε τοπικό επίπεδο. Η μορφή της κοινής επιχείρησης, η οποία προβλέπει τη σημαντική συμμετοχή του κλάδου, καθιστά επιπλέον εφικτή τη σύνδεση της ικανότητας θεσμικών επενδύσεων μακροπρόθεσμα με την από κοινού ανάληψη των κινδύνων με τον κλάδο. Αυτή η εναλλακτική λύση εμφανίζεται επιπλέον ως εξαιρετικά θετική από οικονομική άποψη σε σχέση με την εναλλακτική της "μηδενικής δράσης". Επιτρέπει επίσης την υλοποίηση ενός αποδοτικού συστήματος, που χρησιμοποιεί την αιχμή της τεχνολογίας, το οποίο θα αυξήσει την οικο-αποδοτικότητα κάθε πτήσης, μεγιστοποιώντας την ασφάλειά της. Επιπροσθέτως, ο εξορθολογισμός του προγράμματος έρευνας και ανάπτυξης, η εταιρική σχέση μεταξύ των δημοσίων αρχών και των ιδιωτικών επιχειρήσεων που εξετάζεται μέσω της κοινής επιχείρησης θα επιτρέψουν στην ευρωπαϊκή βιομηχανία να επιτύχει υψηλό βαθμό ανταγωνιστικότητας στην αγορά της πώλησης εξοπλισμού ή αεροσκαφών.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Περίληψη των προτεινόμενων μέτρων

Πρόκειται για πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για τη σύσταση κοινής επιχείρησης SESAR.

3.2. Νομική βάση

Η νομική βάση της πρότασης είναι το άρθρο 171 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό που η πρόταση δεν αφορά τομέα που εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από τα κράτη μέλη για τους ακόλουθους λόγους:

- Ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός είναι, εκ φύσεως, υπερεθνικός. Προβλέπει ιδίως τη δημιουργία διασυνοριακών λειτουργικών τμημάτων χώρου. Με αυτά τα τμήματα, οι οδοί και οι δομές του εναέριου χώρου δεν καθορίζονται πλέον με γνώμονα τα εθνικά σύνορα αλλά την πραγματικότητα της εναέριας κυκλοφορίας. Τα νέα συστήματα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, που προορίζονται ιδίως για τον εξοπλισμό των εν λόγω λειτουργικών τμημάτων χώρου, δεν μπορούν λοιπόν να περιορίζονται σε μια εθνική διάσταση. Επιπροσθέτως, οι νέες τεχνολογίες που εφαρμόζονται θα απαιτήσουν εξοπλισμό σε αεροσκάφη, για τον οποίο δεν έχει νόημα να γίνει αμιγώς εθνική τεχνολογική επιλογή. Τέλος, οι αποκλίσεις ως προς τον εξοπλισμό και την αποδοτικότητα των συστημάτων ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας των κρατών μελών είναι τέτοιες που κρίνεται αναγκαία η προσπάθεια ενοποίησης σε ευρωπαϊκό επίπεδο: οι συνολικές

επιδόσεις της ευρωπαϊκής υποδομής ελέγχου, ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, εξαρτώνται πρωτίστως από τις επιδόσεις των πλέον "αδύναμων" κρίκων της.

- Τα κράτη μέλη ενέκριναν δήλωση σχετικά με τα στρατιωτικά ζητήματα που άπτονται του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού¹³, με την οποία κρίνεται αναγκαία η στενή συνεργασία, σε ευρωπαϊκό πλαίσιο, μεταξύ των στρατιωτικών και μη στρατιωτικών χρηστών για όλα τα θέματα που αφορούν τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας.
- Η ευρωπαϊκή βιομηχανία εξοπλισμού για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας δραστηριοποιείται σε μια εξειδικευμένη αγορά, στην οποία ουσιαστικά δεν υπάρχουν γραμμές ετοιμοπαράδοτων προϊόντων, δεδομένου ότι κάθε εγκατεστημένο σύστημα ελέγχου είναι σχεδιασμένο για να ανταποκρίνεται στους ιδιαίτερους τοπικούς προορισμούς. Τούτο συνεπάγεται λοιπόν υψηλό κόστος μονάδας παραγωγής και επηρεάζει την επενδυτική ικανότητα του τομέα στην τεχνολογική καινοτομία, κάτι που συνιστά αδυναμία έναντι του αμερικανικού ανταγωνισμού, ο οποίος με τη σειρά του επωφελείται από την ενιαία αγορά και το σημαντικό μέγεθος των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η συνένωση των προσπαθειών έρευνας και ανάπτυξης σε επίπεδο Ένωσης καθίσταται συνεπώς αναγκαία, λαμβάνοντας υπόψη, αφενός, τη διεθνή φύση των προς ανάπτυξη εξοπλισμών και τεχνολογιών και, αφετέρου, την αναγκαιότητα να αποκτηθούν επαρκείς πόροι που θα επιτρέπουν την καινοτομία.

Οι στόχοι της πρότασης μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Κοινότητας για τους ακόλουθους λόγους:

- Οι προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης πρέπει να καταβάλλονται σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Η πραγματική υλοποίηση των τεχνολογικών καινοτομιών πρέπει να είναι συγχρονισμένη εντός της Ένωσης, ώστε να εξασφαλίζεται ομοιομορφία όσον αφορά την ποιότητα και την ασφάλεια της υπηρεσίας ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας εντός του ευρωπαϊκού χώρου. Αυτός ο συγχρονισμός θα μπορεί να επιτευχθεί μόνο με τη χρήση των ρυθμιστικών μηχανισμών της Κοινότητας που προέρχονται από τον ενιαίο ουρανό.

Επιπλέον, η εταιρική σχέση δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, που είναι απαραίτητη για τη μεγιστοποίηση των αναγκαιών για την καινοτομία συνεργιών, καθώς και η συμμετοχή τρίτων χωρών είναι αδιανόητες σε άλλο επίπεδο εκτός του ευρωπαϊκού.

Η κοινοτική παρέμβαση θα καταστήσει εφικτό τον εξορθολογισμό των αναπτυξιακών προγραμμάτων και τη σημαντική διαλειτουργικότητα των συστημάτων που εφαρμόζονται, που θα οδηγήσουν σε ουσιαστικές οικονομίες κλίμακας. Η ομοιομορφία των συστημάτων στην Ευρώπη και η αντικατάσταση των παρωχημένων τεχνολογιών θα έχουν επίσης ως αποτέλεσμα την αξιόλογη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας του ευρωπαϊκού ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

Από την οικονομική ανάλυση προκύπτει ότι το πρόγραμμα SESAR θα συμβάλει ουσιαστικά στην ευρωπαϊκή ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας

¹³ EE L 96 της 31.3.2004, σ. 9.

στην Ευρώπη, χάρη στη βελτίωση της αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων στον τομέα των αερομεταφορών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού τομέα αεροναυτιλίας.

Η εναλλακτική λύση που προκρίνεται για την υποβολή αυτής της πρότασης αποτελεί συνδυασμό εναρμόνισης, σε επίπεδο ΕΕ, αυτού που πρέπει να εναρμονιστεί (ερευνητικά προγράμματα, σχεδιασμός) και αυτού που παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον εναρμόνισης (ανάπτυξη κοινών συνιστωσών), αφήνοντας περιθώριο τοπικής ευελιξίας όσον αφορά την υλοποίηση.

Κατά συνέπεια, η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας για τους ακόλουθους λόγους.

Το πρόγραμμα SESAR συντονίζει και ενοποιεί τις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. Η ενιαία διαχείριση του προγράμματος αυτού είναι αναγκαία, ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή του. Το σύνολο των φορέων θεώρησαν τη μορφή της κοινής επιχείρησης ως την απλούστερη οργάνωση για τη διαχείριση του προγράμματος SESAR, γιατί επιτρέπει τη σύνδεση των δημοσίων αρχών (Κοινότητα, Eurocontrol) με τον ιδιωτικό τομέα. Καθιστά επιπλέον εφικτή τη σύνδεση στο πρόγραμμα SESAR τρίτων χωρών, οι οποίες θα έχουν συνάψει με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα τουλάχιστον μία συμφωνία στον τομέα των αερομεταφορών. Η κοινή επιχείρηση θα λειτουργήσει στο πλαίσιο μιας λογικής επιστασίας του έργου. Ωστόσο, θα πρέπει να διαθέτει τεχνική επάρκεια, η οποία θα της επιτρέψει να εξασφαλίσει το βάσιμο των αποφάσεων που θα κληθεί να λάβει. Θα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις εξωτερικές τεχνικές προσπάθειες, ιδίως σε αυτές που καταβάλλονται από τα μέλη της.

Η συνολική οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγεται το SESAR εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 300 εκατ. ευρώ ετησίως. Ωστόσο, αυτό το ποσό πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο των 200 εκατ. ευρώ που δαπανώνται επί του παρόντος στην Ευρώπη μόνο για τον τομέα της έρευνας, ή στο πλαίσιο ετήσιων επενδύσεων ύψους ενός δισ. ευρώ σε ευρωπαϊκό επίπεδο στον τομέα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Το SESAR θα εξορθολογίσει αυτές τις δαπάνες συντονίζοντάς τες και αποφεύγοντας την αλληλεπικάλυψη των προσπαθειών.

3.5. Επιλογή μέσων

Προτεινόμενο(-α) μέσο(-α): κανονισμός.

Άλλα νομικά μέσα δεν θα ήταν κατάλληλα για τους ακόλουθους λόγους.

- Η δημιουργία επιχείρησης στην οποία συμμετέχει η Κοινότητα απαιτεί κανονισμό του Συμβουλίου.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η προκαταρκτική δημοσιονομική εκτίμηση, η οποία πρέπει ωστόσο να συγκεκριμενοποιηθεί με το στάδιο καθορισμού που βρίσκεται σε εξέλιξη, προβλέπει κοινοτική δαπάνη ύψους 3 εκατ. ευρώ το 2007 και 100 εκατ. ευρώ ετησίως για την περίοδο 2008-2013.

5. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

5.1. Προσομοίωση, πιλοτική φάση και μεταβατική περίοδος

Η πρόταση αποτελεί αντικείμενο ενός σταδίου καθορισμού, που έχει ήδη ξεκινήσει.

5.2. Ρήτρα επανεξέτασης/αναθεώρησης/λήξης ισχύος

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα αναθεώρησης.

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα λήξης ισχύος του συνόλου ή μέρους της νομοθετικής πράξης, εφόσον πληρούνται προκαθορισμένοι όροι.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη σύσταση μιας κοινής επιχείρησης για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 171,

την πρόταση της Επιτροπής¹⁴,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου¹⁵,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁶,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για την εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν στις 10 Μαρτίου 2004 τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 549/2004 για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός πλαίσιο»)¹⁷, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 550/2004 για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)¹⁸, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 σχετικά με την οργάνωση και χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)¹⁹ και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 552/2004 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)²⁰.
- (2) Το σχέδιο εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, εφεξής αναφερόμενο ως το «σχέδιο SESAR», αποτελεί το τεχνολογικό σκέλος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού. Έχει ως στόχο να παράσχει στην Κοινότητα μια υποδομή ελέγχου υψηλής απόδοσης που θα καταστήσει δυνατή την ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλική ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, επωφελούμενο πλήρως από τις τεχνολογικές προόδους προγραμμάτων όπως το Galileo.

¹⁴ ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

¹⁵ ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

¹⁶ ΕΕ C [...] της [...], σ.[...].

¹⁷ ΕΕ αριθ. L 96 της 31.3.2004, σ. 1.

¹⁸ ΕΕ αριθ. L 96 της 31.3.2004, σ. 10.

¹⁹ ΕΕ αριθ. L 96 της 31.3.2004, σ. 20.

²⁰ ΕΕ αριθ. L 96 της 31.3.2004, σ. 26.

- (3) Το σχέδιο SESAR στοχεύει στην ολοκλήρωση και το συντονισμό δραστηριοτήτων οι οποίες προηγουμένως διεξάγονταν κατά τυχαίο και ασυντόνιστο τρόπο στο πλαίσιο της Κοινότητας.
- (4) Το πρώτο στάδιο του σχεδίου SESAR, το στάδιο του «καθορισμού», το οποίο έχει ως στόχο να καθορίσει τα διάφορα τεχνολογικά βήματα που πρέπει να γίνουν, τις προτεραιότητες στα προγράμματα εκσυγχρονισμού και στα σχέδια επιχειρησιακής εφαρμογής, βρίσκεται σε εξέλιξη. Το στάδιο αυτό συγχρηματοδοτείται από την Κοινότητα δυνάμει των διευρωπαϊκών δικτύων και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol).
- (5) Αυτό το στάδιο καθορισμού πραγματοποιείται υπό την ευθύνη του Eurocontrol από μια κοινοπραξία επιχειρήσεων που επιλέχθηκε ύστερα από δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών. Θα περατωθεί το 2007 και θα έχει ως αποτέλεσμα ένα σχέδιο για τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Κοινότητα.
- (6) Μετά το στάδιο του καθορισμού θα ακολουθήσει ένα στάδιο για την υλοποίηση του σχεδίου εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Κοινότητα, το οποίο θα αποτελείται από δύο διαδοχικά βήματα: ανάπτυξη (2008-2013) και εφαρμογή (2014-2020).
- (7) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004, τα τέλη διαδρομής είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται ώστε να παρέχουν έσοδα για έργα που αποσκοπούν στην υποστήριξη συγκεκριμένων κατηγοριών χρηστών του εναέριου χώρου ή/και παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας με στόχο τη βελτίωση των συλλογικών υποδομών αεροναυτιλίας, την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας και τη χρήση του εναέριου χώρου.
- (8) Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο ανταγωνιστικότητας της 7ης Ιουνίου 2005²¹ σχετικά με την εκπόνηση του μελλοντικού ευρωπαϊκού διαστημικού προγράμματος, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα είναι αρμόδια να εξασφαλίσει τη διαθεσιμότητα και τη συνέχεια των επιχειρησιακών υπηρεσιών για την υποστήριξη των πολιτικών της και θα συμβάλει στην ανάπτυξη, εφαρμογή και λειτουργία μιας ευρωπαϊκής διαστημικής υποδομής, με επίκεντρο τις διαστημικές εφαρμογές που αποσκοπούν να συμβάλουν στην υλοποίηση των πολιτικών της.
- (9) Με την αποφυγή της επικάλυψης των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης, το σχέδιο SESAR δεν θα οδηγήσει σε αύξηση του συνολικού ποσού της συμβολής των χρηστών του εναέριου χώρου στις προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης.
- (10) Ύστερα από την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο Eurocontrol, η Επιτροπή και το Eurocontrol υπέγραψαν συμφωνία-πλαίσιο για συνεργασία όσον αφορά την εφαρμογή του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού καθώς και σχετικά με τις δραστηριότητες έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

²¹ 9440/05 RECH 120 COMPET 111

- (11) Ο δημόσιος προϋπολογισμός για το στάδιο υλοποίησης του σχεδίου SESAR πρέπει να συμπληρωθεί με εισφορές από τον ιδιωτικό τομέα.
- (12) Λόγω του πλήθους των παραγόντων που θα χρειαστεί να υπεισέλθουν στη διαδικασία αυτή, των αναγκαίων χρηματοδοτικών μέσων και της τεχνικής εμπειρογνομosύνης που απαιτείται, είναι επιτακτικό να συσταθεί μία νομική οντότητα, ικανή να εξασφαλίζει τη συντονισμένη διαχείριση των κονδυλίων που θα χρησιμοποιηθούν για το σχέδιο SESAR κατά τη διάρκεια του σταδίου υλοποίησής του.
- (13) Η οντότητα αυτή, η οποία είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση του δημόσιου σχεδίου έρευνας ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, πρέπει να θεωρείται διεθνής οργανισμός δυνάμει του άρθρου 15 παράγραφος 10 δεύτερη περίπτωση της έκτης οδηγίας 77/388/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1977, περί εναρμονίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τους φόρους κύκλου εργασιών - Κοινό σύστημα φόρου προστιθεμένης αξίας: ομοιόμορφη φορολογική βάση²², και του άρθρου 23 παράγραφος 1 δεύτερη περίπτωση της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 25ης Φεβρουαρίου 1992, σχετικά με το γενικό καθεστώς, την κατοχή, την κυκλοφορία και τους ελέγχους των προϊόντων που υπόκεινται σε ειδικούς φόρους κατανάλωσης²³.
- (14) Η οντότητα αυτή πρέπει επίσης να εξαιρεθεί από φορολογία από τα κράτη μέλη όσον αφορά φόρους άλλους από το Φ.Π.Α και ειδικούς φόρους κατανάλωσης, ενώ και οι μισθοί που καταβάλλονται στο προσωπικό της πρέπει να απαλλάσσονται από κάθε εθνικό φόρο εισοδήματος.
- (15) Το SESAR είναι ένα σχέδιο έρευνας και ανάπτυξης για το οποίο η χρηματοδότηση αιτιολογείται δυνάμει των κοινοτικών προγραμμάτων πλαισίων έρευνας και ανάπτυξης. Είναι συνεπώς αναγκαίο να συσταθεί μια κοινή επιχείρηση δυνάμει του άρθρου 171 της Συνθήκης, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα να γίνει σημαντική πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη τεχνολογιών που συνδέονται με τα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια του σταδίου ανάπτυξης (2008-2013).
- (16) Το άρθρο 4 παράγραφος ζ) της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών²⁴, προβλέπει τη δυνατότητα χρηματοδότησης δράσεων έρευνας και ανάπτυξης.
- (17) Η κοινή επιχείρηση θα πρέπει να έχει ως κύριο καθήκον να καθοδηγήσει και να συντονίσει το σχέδιο SESAR με το συνδυασμό κονδυλίων από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα και χρησιμοποιώντας εξωτερικούς τεχνικούς πόρους που θα προέρχονται κυρίως από τα μέλη του και θα βασίζονται ιδίως στην εμπειρία του Eurocontrol.
- (18) Προκειμένου να διευκολυνθεί η επικοινωνία με τα ιδρυτικά μέλη, η έδρα της κοινής επιχείρησης πρέπει να βρίσκεται στις Βρυξέλλες.

²² ΕΕ L 145 της 13.6.1977, σ. 13. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2004/66/ΕΚ (ΕΕ L 168 της 1.5.2004, σ. 35).

²³ ΕΕ L 76, της 23.3.1994 σ. 5. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την οδηγία 2000/106/ΕΚ (ΕΕ αριθ. L 359 της 4.12.2004, σ. 10).

²⁴ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση 884/2004/ΕΚ (ΕΕ L 167 της 30.04.2004, σ. 1).

- (19) Καθώς τα τέλη διαδρομής βαρύνουν αποκλειστικά τους χρήστες του εναέριου χώρου, οι τελευταίοι συμβάλλουν οικονομικά σε προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Συνεπώς πρέπει να τους δοθεί η ενδεδειγμένη εκπροσώπηση στο πλαίσιο της κοινής επιχείρησης.
- (20) Οι κανόνες οργάνωσης και λειτουργίας της κοινής επιχείρησης πρέπει να καθοριστούν με την κατάρτιση του εσωτερικού κανονισμού της κοινής επιχείρησης.
- (21) Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ενιαίου ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.
- (22) Η κοινή επιχείρηση πρέπει να συσταθεί πριν από το τέλος του σταδίου καθορισμού έτσι ώστε να μπορεί να παρακολουθήσει το έργο που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια του σταδίου καθορισμού και να προετοιμάσει το στάδιο ανάπτυξης προκειμένου να εξασφαλισθεί η ομαλή εφαρμογή του σχεδίου για τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Σύσταση κοινής επιχείρησης

1. Προκειμένου να πραγματοποιηθούν οι δραστηριότητες ανάπτυξης του σταδίου υλοποίησης του σχεδίου για τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, εφεξής αναφερόμενο ως το «σχέδιο SESAR», συστήνεται κοινή επιχείρηση, εφεξής αναφερόμενη ως η «κοινή επιχείρηση SESAR», για περίοδο που λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2013.
2. Η κοινή επιχείρηση έχει ως στόχο να εξασφαλίσει τον εκσυγχρονισμό του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας με τη συνένωση των προσπαθειών έρευνας και ανάπτυξης στην Κοινότητα. Η επιχείρηση θα είναι αρμόδια ιδίως για την πραγματοποίηση των ακόλουθων εργασιών:
 - οργάνωση και συντονισμός της υλοποίησης του σχεδίου SESAR, σύμφωνα με το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, εφεξής αναφερόμενο ως το «σχέδιο», που καταρτίστηκε από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), με το συνδυασμό χρηματοδότησης από το δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα·
 - επικαιροποίηση του «σχεδίου» και έλεγχος της ορθής υλοποίησης·
 - οργάνωση του τεχνικού έργου έρευνας και ανάπτυξης, επικύρωσης και μελέτης, που θα πραγματοποιηθούν υπό την ευθύνη της·
 - εποπτεία των δραστηριοτήτων για την ανάπτυξη κοινών προϊόντων που προσδιορίζονται δεόντως στο «σχέδιο» και, εφόσον χρειάζεται, προκήρυξη ειδικών προσκλήσεων υποβολής προσφορών.
3. Η έδρα της κοινής επιχείρησης βρίσκεται στις Βρυξέλλες.

Άρθρο
Νομική προσωπικότητα

1. Η κοινή επιχείρηση έχει νομική προσωπικότητα. Σε κάθε κράτος μέλος, η κοινή επιχείρηση έχει την ευρύτερη δυνατή νομική ικανότητα που αναγνωρίζεται από τις εθνικές νομοθεσίες στα νομικά πρόσωπα. Μπορεί, ιδίως, να αποκτά και να διαθέτει κινητή και ακίνητη περιουσία και να προσφεύγει στη δικαιοσύνη.
2. Η κοινή επιχείρηση θεωρείται διεθνής οργανισμός κατά την έννοια του άρθρου 15 παράγραφος 10 δεύτερη περίπτωση της οδηγίας 77/388/ΕΟΚ και του άρθρου 23 παράγραφος 1 δεύτερη περίπτωση της οδηγίας 92/12/ΕΟΚ.
3. Η κοινή επιχείρηση εξαιρείται από φορολογία από τα κράτη μέλη όσον αφορά φόρους άλλους από το Φ.Π.Α και ειδικούς φόρους κατανάλωσης. Ειδικότερα, εξαιρείται από την καταβολή τελών εγγραφής και εταιρικών ή παρόμοιων φόρων. Οι μισθοί που καταβάλλονται στο προσωπικό της κοινής επιχείρησης εξαιρούνται από κάθε εθνικό φόρο εισοδήματος.

Άρθρο 3
Εσωτερικός κανονισμός της κοινής επιχείρησης

1. Εγκρίνεται ο εσωτερικός κανονισμός της κοινής επιχείρησης, όπως παρατίθεται στο παράρτημα.
2. Ο εσωτερικός κανονισμός μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2, ιδίως όσον αφορά τα άρθρα 3, 4, 5, 6 και 8 του εσωτερικού κανονισμού.

Άρθρο 4
Χρηματοδοτικοί πόροι

1. Η χρηματοδότηση της κοινής επιχείρησης προέρχεται από:
2. α) τις εισφορές των μελών της σύμφωνα με το άρθρο 1 του εσωτερικού κανονισμού της και
β) πιθανή εισφορά επί των τελών της αεροναυτιλίας κατά την έννοια του άρθρου 15 παράγραφος 3 στοιχείο ε) δεύτερη περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004. Η Επιτροπή καθορίζει σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004 τη διαδικασία συλλογής και χρήσης αυτής της εισφοράς.
2. Η συνεισφορά της Κοινότητας προέρχεται κυρίως από τον προϋπολογισμό των προγραμμάτων πλαισίων έρευνας και ανάπτυξης και των διευρωπαϊκών δικτύων.
3. Το σύνολο των κοινοτικών χρηματοδοτικών συνεισφορών στην κοινή επιχείρηση παύει με την εκπνοή της περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 1.

*Άρθρο 5
Επιτροπή*

1. Η επιτροπή ενιαίου ουρανού που συστάθηκε με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004, εφεξής αναφερόμενη ως η «επιτροπή», ενημερώνεται τακτικά για την πρόοδο των εργασιών της κοινής επιχείρησης. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή εγγράφει στην ημερήσια διάταξη των συνεδριάσεων της επιτροπής ένα σημείο σχετικά με το σχέδιο SESAR.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ. Η περίοδος που καθορίζεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε ένα μήνα.

*Άρθρο 6
Αξιολόγηση*

Κάθε τρία χρόνια από την έναρξη των δραστηριοτήτων της κοινής επιχείρησης και με την εκπονή της θητείας της κοινής επιχείρησης, η Επιτροπή διενεργεί αξιολογήσεις σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν από την κοινή επιχείρηση και τις μεθόδους εργασίας της.

*Άρθρο 7
Έναρξη ισχύος*

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Εσωτερικός κανονισμός της κοινής επιχείρησης

Άρθρο 1

Μέλη

1. Ιδρυτικά μέλη της κοινής επιχείρησης είναι:
 - η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, εκπροσωπούμενη από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (εφεξής αναφερόμενη ως «η Επιτροπή»).
 - ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), εκπροσωπούμενος από τον οργανισμό της (εφεξής αναφερόμενος ως «Eurocontrol»).
2. Μέλη της κοινής επιχείρησης μπορούν να γίνουν:
 - η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.
 - τρίτες χώρες, ιδίως εκείνες που έχουν συνάψει τουλάχιστον μια συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.
 - κάθε άλλη δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση ή οργανισμός.
3. Οι αιτήσεις προσχώρησης σύμφωνα με το άρθρο 2 υποβάλλονται στο διευθύνοντα σύμβουλο, ο οποίος τις διαβιβάζει στο διοικητικό συμβούλιο.

Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει εάν θα αποδεχθεί ή θα απορρίψει την αίτηση. Σε περίπτωση θετικής απόφασης, ο διευθύνων σύμβουλος διαπραγματεύεται τις όρους προσχώρησης και τις υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο. Οι όροι αυτοί μπορούν να περιλαμβάνουν, ιδίως, διατάξεις που αφορούν τις χρηματοδοτικές εισφορές και την εκπροσώπηση στο διοικητικό συμβούλιο.
4. Η ιδιότητα μέλους της κοινής επιχείρησης δεν μπορεί να μεταβιβάζεται σε τρίτο, εκτός εάν συμφωνήσει προηγουμένως ομόφωνα το διοικητικό συμβούλιο.

Άρθρο 2

Όργανα της κοινής επιχείρησης

Τα όργανα της κοινής επιχείρησης είναι το διοικητικό συμβούλιο και ο διευθύνων σύμβουλος.

Άρθρο 3

Σύνθεση του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο απαρτίζεται από:
 - α) εκπρόσωπο από κάθε ένα από τα μέλη της κοινής επιχείρησης.

- β) εκπρόσωπο των χρηστών του εναέριου χώρου·
 - γ) εκπρόσωπο παρόχων υπηρεσιών αεροναυτιλίας·
 - δ) εκπρόσωπο κατασκευαστών εξοπλισμού·
 - ε) εκπρόσωπο αεροδρομίων·
 - στ) εκπρόσωπο των οργανισμών εκπροσώπησης του προσωπικού στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.
2. Οι εκπρόσωποι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 σημεία β), γ), δ), ε) και ζ) ορίζονται από το συμβουλευτικό όργανο του κλάδου που συγκροτείται σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 549/2004.

Άρθρο 4

Ψηφοφορία στο πλαίσιο του διοικητικού συμβουλίου

1. Οι εκπρόσωποι που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημεία α) και β) έχουν δικαίωμα ψήφου.
2. Τα μέλη της κοινής επιχείρησης διαθέτουν ορισμένες ψήφους ανάλογα με τη συνεισφορά τους στο ταμείο της κοινής επιχείρησης. Ωστόσο, η Κοινότητα και το Eurocontrol διαθέτουν ο καθένας το 30% τουλάχιστον του συνολικού αριθμού ψήφων και ο εκπρόσωπος των χρηστών του εναέριου χώρου που προβλέπεται στην άρθρο 3 παράγραφο 1 σημείο β) διαθέτει το 10% τουλάχιστον του συνολικού αριθμού των ψήφων.
3. Οι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου εγκρίνονται με απλή πλειοψηφία των ψηφισάντων, εκτός εάν προβλέπεται διαφορετικά στον παρόντα εσωτερικό κανονισμό.
4. Σε περίπτωση ισοψηφίας, υπερισχύει η ψήφος της Κοινότητας.
5. Κάθε απόφαση που αφορά την προσχώρηση νέων μελών κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 2 σχετικά με τον ορισμό του διευθύνοντα συμβούλου και σχετικά με τη διάλυση της κοινής επιχείρησης πρέπει να λάβει τη θετική γνώμη του εκπροσώπου της Κοινότητας στο πλαίσιο του διοικητικού συμβουλίου.

Άρθρο 5

Αποστολές και συνεδριάσεις του διοικητικού συμβουλίου

1. Το διοικητικό συμβούλιο είναι αρμόδιο κυρίως:
 - α) να δίνει τις κατευθύνσεις και να λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις για την εφαρμογή του σχεδίου SESAR και να ασκεί το συνολικό έλεγχο της εκτέλεσής του·
 - β) να αποφασίζει σχετικά με την προσχώρηση νέων μελών·

- γ) να διορίζει το διευθύνοντα σύμβουλο και να εγκρίνει το οργανόγραμμα·
- δ) να αποφασίζει σχετικά με τις διαδικασίες αποστολής των χρηματοδοτικών συνεισφορών των μελών·
- ε) να εγκρίνει τον οικονομικό κανονισμό της κοινής επιχείρησης·
- στ) να εγκρίνει το τριετές σχέδιο της επιχείρησης και το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας της κοινής επιχείρησης, όπως προβλέπονται στο άρθρο 15, παράγραφοι 1 και 2 καθώς και τον ετήσιο προϋπολογισμό, συμπεριλαμβανομένου του πίνακα προσωπικού·
- ζ) να εγκρίνει τους ετήσιους λογαριασμούς και τον ισολογισμό·
- η) να εγκρίνει τις ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο του σχεδίου SESAR, όπως προβλέπεται στο άρθρο 15 παράγραφος 3·
- θ) να αποφασίζει σχετικά με κάθε κτήση, πώληση και υποθήκευση γης και λοιπών τίτλων ακινήτου περιουσίας καθώς και σχετικά με τη σύσταση εγγυήσεων ή ασφαλειών, τη λήψη μετοχών σε άλλες επιχειρήσεις ή οργανισμούς και τη χορήγηση ή λήψη δανείων καθώς και τη διάλυση της κοινής επιχείρησης·
- ι) να θεσπίζει διαδικασίες για τη χορήγηση δικαιωμάτων πρόσβασης σε υλικά και άυλα στοιχεία ενεργητικού που είναι περιουσία της κοινής επιχείρησης·
- ια) να καθορίζει τους κανόνες και τις διαδικασίες ανάθεσης των αναγκαίων συμβάσεων για την εκτέλεση του «σχεδίου»·
- ιβ) να εγκρίνει κάθε πρόταση που συνεπάγεται σημαντική αλλαγή όσον αφορά την εκτέλεση του σχεδίου SESAR και του προγράμματος εργασίας·
- ιγ) να ασκεί άλλες εξουσίες και να αναλαμβάνει άλλα καθήκοντα, συμπεριλαμβανομένης της συγκρότησης επικουρικών οργάνων, αναγκαίων για τους σκοπούς του σχεδίου SESAR.

2. Το διοικητικό συμβούλιο συνέρχεται τουλάχιστον δύο φορές το χρόνο. Έκτακτες συνεδριάσεις συγκαλούνται είτε κατ' αίτηση του ενός τρίτου των μελών του διοικητικού συμβουλίου που αντιπροσωπεύει τουλάχιστον το 30% των δικαιωμάτων ψήφου, είτε κατ' αίτηση της Κοινότητας ή του διευθύνοντος συμβούλου του.

Κατά κανόνα, οι συνεδριάσεις πραγματοποιούνται στην έδρα της κοινής επιχείρησης.

Ο διευθύνων σύμβουλος συμμετέχει στις συνεδριάσεις, εκτός εάν αποφασιστεί διαφορετικά σε ειδικές περιπτώσεις.

3. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει τον εσωτερικό του κανονισμό.

Άρθρο 6
Διευθύνων σύμβουλος

1. Ο διευθύνων σύμβουλος είναι υπεύθυνος για την τρέχουσα διαχείριση της κοινής επιχείρησης και είναι ο νόμιμος αντιπρόσωπός της. Διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Εκτελεί τα καθήκοντά του με πλήρη ανεξαρτησία.
2. Ο διευθύνων σύμβουλος προϊσταται της εκτέλεσης του σχεδίου SESAR σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που ορίζει το διοικητικό συμβούλιο ενώπιον του οποίου είναι υπεύθυνος. Παρέχει στο διοικητικό συμβούλιο όλες τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
3. Ο διευθύνων σύμβουλος οφείλει ιδίως:
 - α) να οργανώνει, να διευθύνει και να εποπτεύει το προσωπικό της κοινής επιχείρησης, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4·
 - β) να οργανώνει, να διευθύνει και να εποπτεύει τις δραστηριότητες της κοινής επιχείρησης·
 - γ) να υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο προτάσεις σχετικά με το οργανόγραμμα·
 - δ) να καταρτίζει και να ενημερώνει τακτικά το σχέδιο της επιχείρησης και το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας της κοινής επιχείρησης και να τα υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο·
 - ε) να καταρτίζει, το σχέδιο του ετήσιου προϋπολογισμού, συμπεριλαμβανομένου του πίνακα προσωπικού και να τα υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο·
 - στ) να μεριμνά ώστε να τηρούνται οι υποχρεώσεις της κοινής επιχείρησης με βάση τις συμβάσεις και τα συμβόλαια που έχουν συναφθεί από αυτή·
 - ζ) να εξασφαλίζει ότι οι δραστηριότητες της κοινής επιχείρησης εκτελούνται με πλήρη ανεξαρτησία χωρίς τυχόν συγκρούσεις συμφερόντων·
 - η) να συντάσσει την ετήσια έκθεση σχετικά με την πρόοδο του σχεδίου SESAR και να τις υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο·
 - θ) να υποβάλλει τους ετήσιους λογαριασμούς και ισολογισμούς στο διοικητικό συμβούλιο·
 - ι) να υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο κάθε πρόταση που συνεπάγεται σημαντική μεταβολή στο σχεδιασμό του σχεδίου SESAR.

Άρθρο 7
Προσωπικό της κοινής επιχείρησης

1. Το προσωπικό καθορίζεται στον πίνακα προσωπικού ο οποίος περιέχεται στον ετήσιο προϋπολογισμό.
2. Τα μέλη του προσωπικού της κοινής επιχείρησης συνάπτουν σύμβαση ορισμένου χρόνου βάσει του «καθεστώτος που εφαρμόζεται στο λοιπό προσωπικό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων».
3. Όλες οι δαπάνες προσωπικού βαρύνουν την κοινή επιχείρηση.
4. Κάθε μέλος της κοινής επιχείρησης μπορεί να προτείνει στο διευθύνοντα σύμβουλο να αποσπάσει μέλη του προσωπικού του στην κοινή επιχείρηση. Εάν αυτή η πρόταση γίνει αποδεκτή, οι δαπάνες που συνδέονται με αυτή βαρύνουν αυτό το μέλος και μπορούν να αποτελέσουν εισφορά σε είδος, ιδίως κατά την έννοια του άρθρου 11 παράγραφος 5.
5. Το προσωπικό που αποσπάται στην κοινή επιχείρηση πρέπει να δρα με πλήρη ανεξαρτησία και υπό την εποπτεία του διευθύνοντα συμβούλου.
6. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει τις ρυθμίσεις εφαρμογής του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 8
Συμφωνίες

1. Προκειμένου να εκτελεστούν τα καθήκοντα που ορίζονται στο άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού, η κοινή επιχείρηση συνάπτει με το Eurocontrol συμφωνία σύμφωνα με την οποία:
 - α) το Eurocontrol γνωστοποιεί τα αποτελέσματα του σταδίου καθορισμού στην κοινή επιχείρηση·
 - β) στο Eurocontrol δίνεται η αρμοδιότητα για τα ακόλουθα καθήκοντα, τα οποία προκύπτουν από την εφαρμογή του «σχεδίου» καθώς και για τη διαχείριση των σχετικών πόρων:
 - i) οργάνωση δραστηριοτήτων έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης σύμφωνα με το πρόγραμμα εργασίας της κοινής επιχείρησης·
 - ii) εποπτεία της κοινής ανάπτυξης του μελλοντικού συστήματος·
 - iii) παρακολούθηση του «σχεδίου» και πρόταση ενδεχόμενων τροποποιήσεων αυτού·
 - iv) επικαιροποίηση των δεικτών σύγκλισης (ευρωπαϊκό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής, τοπικό σχέδιο σύγκλισης και εφαρμογής)·
 - v) σύνδεσμος με τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 9
Εξωτερικές συμβάσεις

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8, η κοινή επιχείρηση μπορεί να συνάψει συμβάσεις υπηρεσιών και προμηθειών με επιχειρήσεις ή κοινοπραξία επιχειρήσεων, ιδίως για να πραγματοποιηθούν οι εργασίες που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.
2. Η κοινή επιχείρηση μεριμνά ώστε οι συμβάσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 να προβλέπουν το δικαίωμα της Επιτροπής να διενεργεί, εξ ονόματος της κοινής επιχείρησης, ελέγχους με σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Κοινότητας.
3. Οι συμβάσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν όλες τις αναγκαίες διατάξεις όσον αφορά τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας που προβλέπονται στο άρθρο 17. Προκειμένου να αποφευχθεί κάθε σύγκρουση συμφερόντων, τα μέλη, συμπεριλαμβανομένου του αποσπασμένου προσωπικού τους βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 4, που εμπλέκονται στον καθορισμό των εργασιών που αποτελούν το αντικείμενο πρόσκλησης υποβολής προσφορών δεν μπορούν να συμμετέχουν στην υλοποίηση των εν λόγω εργασιών.

Άρθρο 10
Ομάδες εργασίας

1. Για την εκτέλεση των καθηκόντων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού, η κοινή επιχείρηση μπορεί να συγκροτήσει περιορισμένο αριθμό ομάδων εργασίας για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων που δεν εκτελούνται ήδη αλλού. Αυτές οι ομάδες βασίζονται στην εμπειρογνωμοσύνη επαγγελματιών του κλάδου της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και εργάζονται με διαφάνεια.
2. Οι εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στις ομάδες εργασίας ανήκουν στο προσωπικό της κοινής επιχείρησης.
3. Ο εκάστοτε εκπρόσωπος της κοινής επιχείρησης προεδρεύει των ομάδων εργασίας.

Άρθρο 11
Χρηματοοικονομικές διατάξεις

1. Τα έσοδα της κοινής επιχείρησης προέρχονται από εισφορές των μελών και από πιθανή εισφορά επί των τελών αεροναυτιλίας κατά την έννοια του άρθρου 15 παράγραφος 3 στοιχείο ε) δεύτερη περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 550/2004.
2. Για την έναρξη των δραστηριοτήτων της κοινής επιχείρησης, τα ιδρυτικά μέλη παρέχουν αρχική εισφορά ύψους 10 εκατομμυρίων € τουλάχιστον εντός προθεσμίας ενός έτους από τη σύσταση της κοινής επιχείρησης.
3. Τα μέλη που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 δεύτερη και τρίτη περίπτωση δεσμεύονται να καταβάλουν αρχική εισφορά 10 εκατ. € τουλάχιστον εντός προθεσμίας ενός έτους από τη στιγμή της αποδοχής της προσχώρησης στην κοινή

επιχείρηση. Το ποσό αυτό μειώνεται στα 5 εκατ. € για τα μέλη που εγγράφονται στην κοινή επιχείρηση εντός των 12 μηνών από τη σύστασή της.

Στην περίπτωση επιχειρήσεων που εγγράφονται ατομικά ή συλλογικά, οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις κατά την έννοια της σύστασης της Επιτροπής, της 6.05.2003, σχετικά με τον ορισμό των μικρομεσαίων επιχειρήσεων²⁵, το ποσό αυτό μειώνεται στα 250.000 € όποια και αν είναι η στιγμή της προσχώρησής τους.

4. Το διοικητικό συμβούλιο αποφασίζει τα ποσά που πρέπει να απελευθερωθούν από κάθε μέλος αναλογικά με τις εισφορές τις οποίες το μέλος δεσμεύεται να καταβάλλει και ορίζει την προθεσμία εντός της οποίας τα μέλη οφείλουν να καταβάλουν τις εισφορές τους.
5. Είναι δυνατόν να πραγματοποιηθούν εισφορές σε είδος. Οι εισφορές αυτές θα αποτιμηθούν ανεξάρτητα ως προς την αξία τους και τη σκοπιμότητά τους για την πραγμάτωση των αποστολών της κοινής επιχείρησης.
6. Το διοικητικό συμβούλιο προτείνει στην Επιτροπή το ύψος και τη βάση της εκτίμησης της εισφοράς επί των τελών αεροναυτιλίας που αναφέρονται στην παράγραφο 1.
7. Το μέλος της κοινής επιχείρησης το οποίο δεν τηρεί τις δεσμεύσεις του όσον αφορά τις εισφορές του σε είδος ή δεν καταβάλλει εντός της προδιαγεγραμμένης προθεσμίας το ποσό που οφείλει, στερείται, σε μια πρώτη φάση, του δικαιώματος ψήφου στο διοικητικό συμβούλιο και, ύστερα από έξι μήνες, αίρεται η ιδιότητα του μέλους μέχρις ότου εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του.

Άρθρο 12 *Έσοδα*

1. Όλα τα έσοδα της κοινής επιχείρησης χρησιμοποιούνται για την προώθηση των καθηκόντων που ορίζονται στο άρθρο 1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 23, δεν καταβάλλεται καμιά πληρωμή στα μέλη της κοινής επιχείρησης υπό μορφή κατανομής τυχόν πλεονάσματος των εσόδων σε σχέση με τις δαπάνες.
2. Τυχόν τόκοι που προκύπτουν από τις εισφορές που καταβλήθηκαν από τα μέλη θεωρούνται έσοδα της κοινής επιχείρησης με την επιφύλαξη των ρυθμιστικών διατάξεων που εφαρμόζονται στην κοινοτική εισφορά.

Άρθρο 13 *Δημοσιονομικοί κανονισμοί*

1. Ο δημοσιονομικός κανονισμός της κοινής επιχείρησης εγκρίνεται από το διοικητικό συμβούλιο.

²⁵ EE L 124 της 20.05.2003, σ. 36.

2. Στόχος του δημοσιονομικού κανονισμού είναι να εξασφαλίζεται η υγιής και οικονομική δημοσιονομική διαχείριση της κοινής επιχείρησης.
3. Ο δημοσιονομικός κανονισμός πρέπει να σέβεται, όσον αφορά τους κύριους άξονες, τις αρχές του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2343/2002 και περιλαμβάνει ιδίως τους κύριους κανόνες που αφορούν:
 - α) την υποβολή και τη διάρθρωση της εκτίμησης κόστους του σχεδίου SESAR και του ετήσιου προϋπολογισμού·
 - β) την εκτέλεση του ετήσιου προϋπολογισμού και τον εσωτερικό δημοσιονομικό έλεγχο·
 - γ) τον τρόπο πληρωμής των εισφορών από τα μέλη της κοινής επιχείρησης·
 - δ) την τήρηση και την υποβολή των λογαριασμών και των απογραφών καθώς και την κατάρτιση και την υποβολή του ετήσιου ισολογισμού·
 - ε) τη διαδικασία σχετικά με τις προσκλήσεις υποβολής προσφορών, η οποία βασίζεται στη μη διακριτική μεταχείριση μεταξύ των χωρών των μελών της κοινής επιχείρησης και στον κοινοτικό χαρακτήρα του σχεδίου, τη διάθεση και τους γενικούς και ειδικούς όρους των συμβάσεων και των παραγγελιών για λογαριασμό της κοινής επιχείρησης.
4. Οι λεπτομερείς εκτελεστικοί κανόνες με τους οποίους η Επιτροπή εξασφαλίζει την τήρηση των υποχρεώσεων της βάσει του άρθρου 274 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας καθορίζονται σε συμφωνία μεταξύ της κοινής επιχείρησης και της Επιτροπής.

Άρθρο 14
Εκτέλεση και έλεγχος του προϋπολογισμού

1. Το οικονομικό έτος αντιστοιχεί προς το ημερολογιακό έτος.
2. Πριν από τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, ο διευθυντής διαβιβάζει στα μέλη τις εκτιμήσεις για το κόστος του σχεδίου SESAR, όπως αυτές εγκρίνονται από το διοικητικό συμβούλιο.

Η εκτίμηση του κόστους του σχεδίου περιλαμβάνει την πρόβλεψη των ετήσιων δαπανών για τα δύο επόμενα έτη. Στο πλαίσιο των προβλέψεων αυτών, οι εκτιμήσεις εσόδων και δαπανών για το πρώτο από αυτά τα δύο οικονομικά έτη (προσχέδιο προϋπολογισμού) συντάσσονται με αρκετά λεπτομερή τρόπο για τις ανάγκες της εσωτερικής διαδικασίας προϋπολογισμού κάθε μέλους, βάσει της χρηματοδοτικής συμμετοχής του στην κοινή επιχείρηση. Ο διευθυντής παρέχει στα μέλη κάθε συμπληρωματική πληροφορία αναγκαία προς το σκοπό αυτό.
3. Τα μέλη γνωστοποιούν αμέσως στο διευθυντή τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις εκτιμήσεις κόστους του σχεδίου SESAR, και ιδίως σχετικά με τις εκτιμήσεις εσόδων και δαπανών για το επόμενο έτος.

4. Με βάση τις εγκρινόμενες εκτιμήσεις κόστους του σχεδίου SESAR και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις των μελών, ο διευθυντής ετοιμάζει το σχέδιο προϋπολογισμού για το επόμενο έτος και το υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο προκειμένου να εγκριθεί πριν από τις 30 Σεπτεμβρίου.
5. Εντός δύο μηνών από τη λήξη κάθε οικονομικού έτους, ο διευθυντής υποβάλλει τους ετήσιους λογαριασμούς και τον ισολογισμό του προηγούμενου έτους στο Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο. Ο έλεγχος από το Ελεγκτικό Συνέδριο πραγματοποιείται βάσει εγγράφων και επιτόπου.
6. Ο διευθυντής υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο προς έγκριση, με πλειοψηφία 75% των ψήφων, τους ετήσιους λογαριασμούς και τον ισολογισμό, μαζί με την έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου. Ο διευθυντής έχει το δικαίωμα και, κατ' αίτηση του διοικητικού συμβουλίου, την υποχρέωση να σχολιάζει την έκθεση.
7. Το Ελεγκτικό Συνέδριο διαβιβάζει την έκθεσή του στα μέλη της κοινής επιχείρησης.

Άρθρο 15

Έγγραφα που πρέπει να υποβληθούν

1. Το σχέδιο ανάπτυξης της επιχείρησης καθορίζει το πρόγραμμα εκτέλεσης όλων των στοιχείων του σχεδίου SESAR. Καλύπτει όλες τις περιόδους των τριών ετών και επικαιροποιείται τακτικά.
2. Το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας θεσπίζεται κάθε έτος για μια περίοδο 12 μηνών και περιγράφει τις δραστηριότητες, το χρονοδιάγραμμα και το κόστος της κοινής επιχείρησης για την εν λόγω περίοδο.
3. Η ετήσια έκθεση περιγράφει την πρόοδο του προγράμματος SESAR, ιδίως όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, το κόστος και τα αποτελέσματα του εν λόγω σχεδίου.

Άρθρο 16

Προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Κοινότητας

1. Η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να εξασφαλίζει την προστασία των οικονομικών συμφερόντων της Κοινότητας με τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει τυχόν παρατυπίες, επιφυλάσσεται του δικαιώματος να μειώνει ή να αναστέλλει κάθε μεταγενέστερη πληρωμή στην κοινή επιχείρηση.
2. Το ποσό κατά το οποίο μειώνονται ή αναστέλλονται οι πληρωμές είναι ισοδύναμο προς το ποσό των παρατυπιών που όντως διαπιστώνει η Επιτροπή.

Άρθρο 17

Δικαιώματα κυριότητας

Η κοινή επιχείρηση είναι κύριος όλων των υλικών και άυλων στοιχείων τα οποία δημιουργούνται ή της μεταβιβάζονται για το στάδιο υλοποίησης του σχεδίου SESAR.

Άρθρο 18
Διαφάνεια και επεξεργασία των εγγράφων

Το διοικητικό συμβούλιο θεσπίζει κανόνες για τη διαχείριση των εγγράφων, έτσι ώστε να συμβιβάζει τις πτυχές της ασφάλειας, του εμπορικού απορρήτου και της πρόσβασης του κοινού. Στους κανόνες αυτούς λαμβάνονται υπόψη, οσάκις ενδείκνυται, οι αρχές και οι περιορισμοί που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶.

Άρθρο 19
Μέτρα για την καταπολέμηση της απάτης

1. Για την καταπολέμηση της απάτης, της διαφθοράς και άλλων παράνομων πράξεων, εφαρμόζονται οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁷.
2. Η κοινή επιχείρηση προσχωρεί στη διοργανική συμφωνία της 25ης Μαΐου 1999 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με τις εσωτερικές έρευνες που πραγματοποιεί η ευρωπαϊκή υπηρεσία καταπολέμησης της απάτης (OLAF)²⁸ και θεσπίζει αμελλητί τις σχετικές διατάξεις, οι οποίες ισχύουν για όλο το προσωπικό του.
3. Το Ελεγκτικό Συνέδριο και η OLAF μπορούν να διενεργούν, εφόσον είναι αναγκαίο, επιτόπιους ελέγχους μεταξύ των αποδεκτών των πόρων της κοινής επιχείρησης και των υπαλλήλων που είναι αρμόδιοι για την χορήγησή τους.

Άρθρο 20
Ευθύνη

1. Η κοινή επιχείρηση είναι ο μόνος υπεύθυνος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της.
2. Η συμβατική ευθύνη της κοινής επιχείρησης διέπεται από τις σχετικές συμβατικές διατάξεις και από το δίκαιο που ισχύει για τη συγκεκριμένη σύμβαση.
3. Κάθε πληρωμή της κοινής επιχείρησης για την κάλυψη της ευθύνης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 καθώς και το κόστος και οι δαπάνες που προκαλούνται σε συνάρτηση με αυτή θεωρούνται δαπάνες της κοινής επιχείρησης.
4. Ο διευθύνων σύμβουλος προτείνει στο διοικητικό συμβούλιο όλες τις αναγκαίες ασφαλίσεις και η κοινή επιχείρηση προβαίνει στις ασφαλίσεις αυτές, όπως τυχόν υποδεικνύει το διοικητικό συμβούλιο.

²⁶ EE L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

²⁷ EE L 136 της 31.5.1999, σ. 1.

²⁸ EE L 136 της 31.5.1999, σ. 15.

Άρθρο 21
Τήρηση του απορρήτου

Η κοινή επιχείρηση εξασφαλίζει την προστασία των ευαίσθητων πληροφοριών η μη επιτρεπομένη κοινολόγηση των οποίων θα μπορούσε να βλάψει τα συμφέροντα των συμβαλλόμενων μερών. Η κοινή επιχείρηση εφαρμόζει τις αρχές ασφάλειας και τους στοιχειώδεις κανόνες που τίθενται σε ισχύ από την απόφαση 2001/264/EK του Συμβουλίου²⁹.

Άρθρο 22
Διάρκεια λειτουργίας της κοινής επιχείρησης

1. Η κοινή επιχείρηση συστήνεται για την περίοδο έως την 31η Δεκεμβρίου 2013.

Αναλόγως της προόδου που θα έχει επιτευχθεί όσον αφορά την εκπλήρωση των καθηκόντων της κοινής επιχείρησης, που ορίζονται στο άρθρο 1 του παρόντος κανονισμού, η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί ή να παραταθεί με τροποποίηση του παρόντος καταστατικού.
2. Αναλόγως της προόδου που θα έχει επιτευχθεί όσον αφορά την υλοποίηση των στόχων του σχεδίου ανάπτυξης της επιχείρησης και των επικαιροποιήσεών του, με προθεσμία την προβλεπόμενη περίοδο στην παράγραφο 1, η μεταφορά σε κάποιον άλλο οργανισμό του συνόλου ή μέρους των υλικών και άυλων αγαθών των οποίων η κοινή επιχείρηση είναι ιδιοκτήτης θα προταθεί από την Επιτροπή στο Συμβούλιο.

Άρθρο 23
Διάλυση της κοινής επιχείρησης

Για τις ανάγκες της διαδικασίας διάλυσης της κοινής επιχείρησης, το διοικητικό συμβούλιο ορίζει έναν ή περισσότερους εκκαθαριστές, οι οποίοι συμμορφώνονται με τις αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου.

Άρθρο 24
Εφαρμοστέο δίκαιο

Για κάθε θέμα που δεν καλύπτεται από το παρόν καταστατικό, εφαρμόζεται το δίκαιο του κράτους στο οποίο βρίσκεται η έδρα της κοινής επιχείρησης.

²⁹ EE L 101 της 11.4.2001, σ. 13. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε την τελευταία φορά με την απόφαση 2005/571/EK (EE L 193 της 23.7.2005, σ. 31).

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Το παρόν έγγραφο συνοδεύει και συμπληρώνει την αιτιολογική έκθεση. Για το λόγο αυτό, κατά τη συμπλήρωση αυτού του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου, και εφόσον δεν θίγεται η αναγνωσιμότητά του, πρέπει να αποφεύγεται στο μέτρο του δυνατού η επανάληψη πληροφοριών που περιέχονται στην αιτιολογική έκθεση. Προτού συμπληρώσετε το δελτίο, διαβάστε τις ειδικές κατευθυντήριες γραμμές με τις οποίες παρέχονται οδηγίες και αποσαφηνίσεις σχετικά με τα κατωτέρω σημεία.

1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για τη σύσταση κοινής επιχείρησης SESAR

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ/ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ))

Τομέας(-είς) δραστηριότητας και σχετική (-ές) δραστηριότητα(-ες):

Δραστηριότητα "Χερσαία, εναέρια και θαλάσσια μεταφορά"

Στόχος "Μέριμνα για την υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς των μεταφορικών υπηρεσιών"

3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1. Γραμμές προϋπολογισμού (επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές Β.Α) περιλαμβανομένων των ονομασιών τους:

Σύμφωνα με την τρέχουσα κωδικοποίηση:

06.0301 - Χρηματοοικονομική υποστήριξη των σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών

06.0601 - Έρευνα που συνδέεται με την ενέργεια και τις μεταφορές – Αεροναυπηγική και διάστημα

3.2. Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης: 2007-2013

3.3. Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά (να προστεθούν γραμμές, εάν είναι αναγκαίο):

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
06.0301	ΜΥΔ	ΔΠ ³⁰	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Αριθ. 1Α
06.0601	ΜΥΔ	ΔΠ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	Αριθ. 1Α

4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

4.1. Δημοσιονομικοί πόροι

4.1.1. Ανακεφαλαιωτικό των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

Τυχόν μεταβολή των ποσών που διατίθενται ετησίως από τον κοινοτικό προϋπολογισμό πρέπει να εγκρίνεται στο πλαίσιο των συζητήσεων για τη διαδικασία του προϋπολογισμού του εν λόγω έτους και να μην υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που θα εγκριθούν για τα «προγράμματα κοινού ενδιαφέροντος» στο πλαίσιο των αποφάσεων που θα ληφθούν για την πρόταση COM(2004) 475 τελικό."

εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.	Έτος 2007	2008	2009	2010	2011	2012 και επόμενα	Σύνολο
---------------	-------------	-----------	------	------	------	------	------------------	--------

Επιχειρησιακές δαπάνες³¹

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1	α							
06.0301			3,000	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	303,000
06.0601			0	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	300,000
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		β							
06.0301			2,000	26,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000
06.0601			0	25,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000

³⁰ Διαχωριζόμενες πιστώσεις

³¹ Δαπάνες του άρθρου 06 01 04 του τίτλου 06.

Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς³²

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4	γ	=	=	=	=	=	=	=
--------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ	2,000	51,000	100,000	100,000	100,000	250,000	603,000

Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς³³

Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5	δ	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562	2,075
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρωπίνων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6	ε	pm	pm	pm	0,200	pm	0,400	0,600

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		α+γ +δ+ ε	3,389	100,281	100,281	100,481	100,281	200,962	605,675
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		β+γ +δ+ ε	2,389	51,281	100,281	100,481	100,281	250,962	605,675

Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Εάν η πρόταση προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη ή από άλλους οργανισμούς (διευκρινίστε ποιους), ο κατωτέρω πίνακας πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση του επιπέδου της συγχρηματοδότησης (μπορούν να προστεθούν γραμμές εάν προβλέπεται ότι περισσότεροι οργανισμοί θα συμμετάσχουν στη συγχρηματοδότηση):

³² Δαπάνες του άρθρου 06 01 04 του τίτλου 06.

³³ Δαπάνες Κεφαλαίου 06 01, εκτός των δαπανών των άρθρων 06 01 04 και 06 01 05.

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδοτών οργανισμός		Έτος 2007	2008	2009	2010	2011	2012 και επόμενα	Σύνολο
EUROCONTROL		3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Άλλα μέλη της κοινής επιχείρησης και εισφορά επί των τελών αεροναυτιλίας *	f	0	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	600,000
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	α+γ+ δ+ε+ στ	6,389	300,281	300,281	300,481	300,281	601,162	1.808,875

4.1.2. Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

Η προτεινόμενη κοινοτική χρηματοδότηση είναι συμβατή με την πρόταση COM(2004) 487 τελικό με την επιφύλαξη της τελικής έγκρισης των δημοσιονομικών προοπτικών 2007-2013.

Τα ποσά αναφοράς εις βάρος των προγραμμάτων ΔΔΕ και ΕΤΑ περιέχονται στα ποσά των προτάσεων COM (2004) 475 τελικό και COM (2005)119.

- Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.
- Η πρόταση απαιτεί τον επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.
- Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας³⁴ (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

4.1.3. Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

- Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα
- Η πρόταση έχει δημοσιονομική επίπτωση – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

Σημείωση: Όλες οι διευκρινίσεις και παρατηρήσεις σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού της επίπτωσης στα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται σε χωριστό παράρτημα.

³⁴ Πρβλ σημεία 19 και 24 της διαθεσμικής συμφωνίας.

Γραμμή του προϋπολογισμού	Έσοδα	Πριν από τη δράση [Έτος n-1]	Κατάσταση μετά τη δράση							
			[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵		
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές									
	β) Μεταβολή εσόδων	Δ								

(Να αναφερθεί κάθε σχετική γραμμή εσόδων του προϋπολογισμού και να προστεθεί ο κατάλληλος αριθμός γραμμών στον πίνακα, εάν η επίπτωση αφορά περισσότερες της μιας γραμμές του προϋπολογισμού.)

- 4.2. **Ανθρώπινοι πόροι (FTE=ΠΠΑ) (περιλαμβανομένων των μονίμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.**

Ετήσιες ανάγκες	Έτος 2007	2008	2009	2010	2011	2012 και επόμενα
Σύνολο ανθρώπινων πόρων	4	3	3	3	3	3 ανά τριετία

5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΟΙ

Στην αιτιολογική έκθεση απαιτούνται διευκρινίσεις σχετικά με το πλαίσιο της πρότασης. Το τμήμα αυτό του νομοθετικού δημοσιονομικού δελτίου πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα συμπληρωματικά ενημερωτικά στοιχεία:

5.1. Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Το σχέδιο SESAR αποτελείται από ένα στάδιο καθορισμού (2004-2007) και ένα στάδιο υλοποίησης (2008-2020) η οποία διαρθρώνεται σε δύο στάδια : ανάπτυξη (2008-2013) και εφαρμογή (2014-2020). Η ακριβής διάσταση του σταδίου υλοποίησης θα προκύψει από το στάδιο καθορισμού. **Η κοινή επιχείρηση θα παρέμβει μόνο στις δραστηριότητες ανάπτυξης του σταδίου υλοποίησης.** Η ανακοίνωση της Επιτροπής για το SESAR περιέχει διευκρινίσεις για αυτό το σημείο.

5.2. Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατή συνέργια.

Η Κοινότητα συγχρηματοδοτεί ήδη, με το Eurocontrol, το στάδιο καθορισμού στο πλαίσιο του προγράμματος των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Χωρίς τη

³⁵ Πρέπει να προστεθούν συμπληρωματικές στήλες αν χρειαστεί, αν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα 6 έτη.

συμμετοχή της Κοινότητας, το στάδιο αυτό δεν θα μπορούσε να είχε αρχίσει ή θα είχε παρουσιάσει σημαντικές καθυστερήσεις υπονομεύοντας το σχέδιο.

Η συμμετοχή των δημοσίων αρχών στο στάδιο της υλοποίησης δίνει μια στρατηγική και θεσμική διάσταση στο σχέδιο. Εντάσσεται πλήρως στη λογική της στρατηγικής της Λισσαβώνας δημιουργώντας μια σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για θέματα έρευνας. Η Επιτροπή, ως ρυθμιστική αρχή, εγγυάται τη συνοχή με τη νομοθεσία του ενιαίου ουρανού και εξασφαλίζει την αποτελεσματική και ταχεία λήψη αποφάσεων η οποία έχει ουσιαστική σημασία για τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη.

Η κοινοτική χρηματοδότηση αποτελεί μια σημαντική παρότρυνση για τη βιομηχανία που δεν θα ήταν σε θέση να χρηματοδοτήσει η ίδια τον εκσυγχρονισμό του συστήματος, αναλαμβάνοντας παράλληλα τα λειτουργικά έξοδα του τρέχοντος συστήματος.

5.3. Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων)

Το σχέδιο SESAR εντάσσεται στο στόχο ΔΒΔ της δραστηριότητας «χερσαίες, εναέριας και θαλάσσιες μεταφορές», ο οποίος συνίσταται στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς των υπηρεσιών και των μεταφορών και στη μέριμνα για την υλοποίησή της.

Ο στόχος του σχεδίου SESAR είναι ο εκσυγχρονισμός του συστήματος διαχείρισης της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας. Ο στόχος της κοινής επιχείρησης είναι η διοργάνωση και ο συντονισμός του σχεδίου συνενώνοντας τις ερευνητικές και αναπτυξιακές προσπάθειες μέσα στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Το στάδιο καθορισμού του σχεδίου βρίσκεται σε εξέλιξη και θα καταλήξει στην εκπόνηση το 2007 του σχεδίου εκσυγχρονισμού της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη. **Το σχέδιο αυτό θα παράσχει τα ουσιαστικά στοιχεία για τον καθορισμό των επιχειρησιακών στόχων της κοινής επιχείρησης.** Το σχέδιο θα καθορίσει τις ανάγκες επιδόσεων του νέου συστήματος με ορίζοντα το 2020 και μετά και θα εντοπίσει λύσεις για τη δημιουργία ενός συστήματος διαχείρισης της εναρμονισμένης εναέριας κυκλοφορίας το οποίο θα είναι σφαιρικά διαλειτουργικό. Θα καθορίσει το πρόγραμμα εργασίας για τις δραστηριότητες έρευνας, ανάπτυξης και επικύρωσης καθώς και ένα λεπτομερές πρόγραμμα, όσον αφορά τα έξοδα και τις προτεραιότητες, των σταδίων ανάπτυξης και εφαρμογής.

Συνεπώς, δεν θα είναι δυνατόν να καθοριστούν οι επιχειρησιακοί στόχοι και οι ακριβείς δείκτες πριν από τη συγκρότηση του προγράμματος εκσυγχρονισμού.

- Ωστόσο, μπορούμε ήδη να προσδιορίσουμε τους «ειδικούς» στόχους:
- Σύσταση της κοινής επιχείρησης, δημιουργία των οργάνων διαχείρισης, πρόσληψη του προσωπικού·
- Οργάνωση και συντονισμός της υλοποίησης του σχεδίου, σύμφωνα με το σχέδιο εκσυγχρονισμού·

- Οργάνωση των δραστηριοτήτων έρευνας, ανάπτυξης, επικύρωσης και μελέτης που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της δικαιοδοσίας του·
- Οργάνωση των προσκλήσεων υποβολής προσφορών για την ανάπτυξη κοινών προϊόντων.

Οι δείκτες που εξετάζονται σε αυτό το σημείο είναι: η εφαρμογή της δομής διαχείρισης (διαρρύθμιση του χώρου της έδρας, συγκρότηση του διοικητικού συμβουλίου, έκδοση του εσωτερικού κανονισμού και του δημοσιονομικού κανονισμού, πρόσληψη του διευθύνοντος συμβούλου και του προσωπικού)· έναρξη των δραστηριοτήτων (κατάρτιση του προγράμματος εργασίας, σύναψη της συμφωνίας με το Eurocontrol, έκκληση για τις χρηματοοικονομικές δεσμεύσεις των μελών)· συνέχιση των δραστηριοτήτων και αξιολόγησή τους (προσέλκυση άλλων μελών, προκήρυξη προσκλήσεων υποβολής προσφορών, εκπόνηση εκθέσεων για την πρόοδο που έχει σημειωθεί, συγκριτική αξιολόγηση με τις Ηνωμένες Πολιτείες).

5.4. Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

Αναφέρατε κατωτέρω τη μέθοδο ή τις μεθόδους³⁶ που επιλέχθηκε(-αν) για την υλοποίηση της δράσης.

Κεντρική διαχείριση

άμεσα από την Επιτροπή

έμμεσα με ανάθεση σε:

εκτελεστικούς οργανισμούς

οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού

θνικούς δημόσιους οργανισμούς / οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας

Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση

με τα κράτη μέλη

με τρίτες χώρες

Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (διευκρινίστε)

³⁶ Εάν αναφέρονται περισσότερες μεθόδους, να δοθούν συμπληρωματικές διευκρινίσεις στο τμήμα ("Παρατηρήσεις") του παρόντος σημείου.

6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

6.1. Σύστημα παρακολούθησης

Το σχέδιο του καταστατικού της κοινής επιχείρησης προβλέπει ειδικές διατάξεις σε θέματα εσωτερικής παρακολούθησης.

6.2. Αξιολόγηση

6.2.1. Εκ των προτέρων

Η ανάλυση του αντικτύπου που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας πρότασης, με βάση μια προπαρασκευαστική μελέτη κόστους ωφέλειας που πραγματοποιήθηκε για το σχέδιο SESAR και για τη διακυβέρνησή του, παρέχει ήδη, σε μεγάλο μέρος, τα στοιχεία που απαιτούνται από μια εκ των προτέρων αξιολόγηση για τη δημιουργία κοινής επιχείρησης SESAR.

Ωστόσο, για τους λόγους που αναφέρονται στην παράγραφο 5, τα ουσιαστικά στοιχεία για τον ορισμό των επιχειρησιακών στόχων της κοινής επιχείρησης δεν θα είναι διαθέσιμα πριν από το 2007. Συνεπώς, εφόσον δεν είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί πλήρης εκ των προτέρων ανάλυση σε αυτό το στάδιο, η Επιτροπή θα συμπληρώσει την αξιολόγησή της στο τέλος του σταδίου καθορισμού.

6.2.2. Μέτρα που λήφθηκαν μετά από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες στο παρελθόν)

Δεν εφαρμόζεται

6.2.3. Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Η εσωτερική αξιολόγηση της κοινής επιχείρησης πραγματοποιείται με βάση μια ετήσια έκθεση για την κατάσταση προόδου του σχεδίου.

Εξάλλου, ανά τριετία η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή του κανονισμού και των αποτελεσμάτων. Προβλέπεται επίσης μια τελική αξιολόγηση.

7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Το καταστατικό της κοινής επιχείρησης περιέχει ειδικές διατάξεις σχετικά με τα μέτρα για την καταπολέμηση της απάτης.

8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων)	Είδος υλοποίησης	Μέσο κόστος	Έτος 2007		Έτος 2008		Έτος 2009		Έτος 2010		Έτος 2011		Έτος 2012 και επόμενα.		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος
ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 ³⁷ Σύσταση της κοινής επιχείρησης																
Υποσύνολο Στόχος 1	=	=		1												1
ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 ³⁸ Οργάνωση και συντονισμός της υλοποίησης του σχεδίου																
Υποσύνολο Στόχος 2	=	=		2		4		4		4		4		8		26

³⁷ Όπως περιγράφεται στο Τμήμα 5.3.

³⁸ Όπως περιγράφεται στο Τμήμα 5.3.

ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 3 Οργάνωση των τεχνικών εργασιών																
Υποσύνολο Στόχος 3	=	=		0		48		48		48		48		96		288
ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 4 Οργάνωση των προσκλήσεων υποβολής προσφορών																
Υποσύνολο Στόχος 4	=	=		0		48		48		48		48		96		288
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	=	=		3		100		100		100		100		200		603

Τα ποσά του πίνακα 8.1 είναι ενδεικτικά. Μια ακριβέστερη κατανομή ανά στόχο θα προκύψει από το στάδιο καθορισμού του σχεδίου.

8.2. Διοικητικές δαπάνες

8.2.1. Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων/ΠΠΑ)					
		Έτος 2007	Έτος 2008	Έτος 2009	Έτος 2010	Έτος 2011	2012-2013
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι ³⁹ (06 01 01)	A*/AD	2	1	1	1	1	2
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	2
Προσωπικό ⁴⁰ που χρηματοδοτείται από το άρθρο 06 01 02			1	1	1	1	2
Λοιπό προσωπικό ⁴¹ που χρηματοδοτείται από το άρθρο 06 01 04/05			=	=	=	=	=
ΣΥΝΟΛΟ		4	3	3	3	3	6

8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

- Προπαρασκευαστικές εργασίες για τη σύσταση της κοινής επιχείρησης·
- Σύνδεση με τους διάφορους πολιτικούς, οικονομικούς, τεχνικούς και κοινωνικούς φορείς·
- Διαχείριση των κοινοτικών επιδοτήσεων.

8.2.3. Πηγές ανθρώπινων πόρων (κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης)

(Εάν αναφέρονται περισσότερες της μίας πηγές ανθρώπινων πόρων, διευκρινίστε τον αριθμό θέσεων που προέρχεται από καθεμία από τις πηγές αυτές)

- 2 θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν
- Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσιας Στρατηγικής Πολιτικής/Προσχεδίου Προϋπολογισμού) για το έτος n
- 1 θέση που θα ζητηθεί στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ

³⁹ Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

⁴⁰ Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς.

⁴¹ Των οποίων το κόστος περιλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς.

- 1 θέση προς αναδιάρθρωση με χρησιμοποίηση υφιστάμενων πόρων στη σχετική υπηρεσία (εσωτερική αναδιάρθρωση)
- Θέσεις που απαιτούνται για το έτος n αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

8.2.4. Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (06 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

Δεν εφαρμόζεται

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)	=	=	=	=	=	=	=
Εκτελεστικοί οργανισμοί ⁴²							
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια	=	=	=	=	=	=	=
- Εσωτερική (intra muros)							
- Εξωτερική (extra muros)							
Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Έτος 2007	Έτος 2008	Έτος 2009	Έτος 2010	Έτος 2011	Έτος 2012 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (06 01 01)	0,324	0,216	0,216	0,216	0,216	0,432
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο 06 01 02 END(=AEE)	0,065	0,065	0,065	0,065	0,065	0,130
Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562

⁴² Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον(τους) εν λόγω εκτελεστικό(-ούς) οργανισμό(-ούς).

Υπολογισμός– Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι

Να γίνει παραπομπή στο σημείο 8.2.1, κατά περίπτωση

Προβλεπόμενο κόστος 108.000 € /ετησίως ανά υπάλληλο

Υπολογισμός– Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο 06 01 02

Να γίνει παραπομπή στο σημείο 8.2.1, κατά περίπτωση

Κόστος ενός αποσπασμένου εθνικού εμπειρογνώμονα:

Ημερήσια αποζημίωση 41.000 €/έτος

Ταξίδια 4.000 €/έτος

Διοικητικά έξοδα 19.985 €/έτος

Σύνολο 64.985 €/έτος= 65.000 €/έτος

8.2.6. Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ. ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

	Έτος 2007	Έτος 2008	Έτος 2009	Έτος 2010	Έτος 2011	Έτος 2012 και επόμε να	ΣΥΝΟΛΟ
06 01 02 11 01 – Αποστολές**	pm	pm	pm	Pm	pm	pm	pm
06 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις							
06 01 02 11 03 – Επιτροπές ⁴³							
06 01 02 11 04 - Μελέτες και παροχή συμβουλών							
06 01 02 11 05 - Συστήματα πληροφοριών							
2. Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (06 01 02 11)							
3. Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού) αξιολογήσεις 06.010503 - 06.010404***				0,200		0,600	0,800
Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)				0,200		0,600	0,800

Υπολογισμός – Άλλες διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς

** Οι αποστολές του προσωπικού της Επιτροπής που εργάζονται για το σχέδιο θα εξαρτηθούν από την οριστική τοποθεσία της έδρας της κοινής επιχείρησης.

*** 2 ενδιάμεσες αξιολογήσεις και η τελική

Οι ανάγκες σε ανθρώπινους και διοικητικούς πόρους θα καλυφθούν από τα κονδύλια που έχουν διατεθεί στην αρμόδια ΓΔ στο πλαίσιο της ετήσιας διαδικασίας κατανομής των πιστώσεων

⁴³ Διευκρινίστε το είδος της επιτροπής καθώς και την ομάδα στην οποία ανήκει.