

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση μιας κοινής επιχείρησης για την εφαρμογή του ευρωπαϊκού συστήματος νέας γενιάς για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR)

COM(2005) 602 τελικό — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Στις 4 Ιανουαρίου 2006, και σύμφωνα με το άρθρο 171 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 30 Μαΐου 2006. Εισηγητής ήταν ο κ. McDonogh.

Κατά την 428^η σύνοδο ολομέλειάς της, της 5^{ης} και 6^{ης} Ιουλίου 2006 (συνεδρίαση της 6^{ης} Ιουλίου 2006), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 37 ψήφους υπέρ, 1 ψήφο κατά και 3 αποχές, την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Εισαγωγή

1.1 Το SESAR αποτελεί το τεχνολογικό μέρος της πρωτοβουλίας «Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός» που εγκαινιάστηκε το 2004 με σκοπό τη μεταρρύθμιση της οργάνωσης του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Θα εισαγάγει νέες τεχνολογίες στους τομείς της επικοινωνίας, του ελέγχου και της πληροφορικής μεταξύ του εδάφους και του αεροσκάφους, γεγονός που θα βελτιστοποιήσει το έργο των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και των πιλότων. Σήμερα, ενώ ο θάλαμος διακυβέρνησης αυτοματοποιείται ολοένα περισσότερο, οι ελεγκτές και οι κυβερνήτες εξακολουθούν να επικοινωνούν μέσω ασυρμάτου.

1.2 Το SESAR αποτελεί ένα σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας νέας γενιάς, η δε συμβολή του στη διαχείριση της αύξησης της εναέριας κυκλοφορίας θα είναι ζωτικής σημασίας. Το SESAR θα ενισχύσει την ασφάλεια και την περιβαλλοντική απόδοση των εναέριων μεταφορών και θα εξασφαλίσει την παραμονή της Ευρώπης στο προσκήνιο της διεθνούς αεροπορικής αγοράς. Η Επιτροπή θα αναπτύξει το μείζον αυτό βιομηχανικό σχέδιο σε συνεργασία με το Eurocontrol και με εταίρους από τον τομέα της βιομηχανίας.

1.3 Με τον τρόπο αυτό, η Ευρώπη θα διαθέτει την αποτελεσματικότερη υποδομή στον τομέα του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στον κόσμο. Εκτιμάται ότι, καθώς το SESAR θα καταστήσει την εναέρια κυκλοφορία πιο αποτελεσματική, η καθαρή πραγματική αξία του θα είναι 20 δισεκατομμύρια ευρώ. Τα άμεσα και έμμεσα οφέλη που θα προκύψουν από το σχέδιο προβλέπεται ότι θα ανέλθουν σε περίπου 50 δισεκατομμύρια ευρώ. Το σχέδιο θα δημιουργήσει 200.000 θέσεις απασχόλησης υψηλής εξειδίκευσης.

1.4 Οι προβλέψεις σχετικά με τους ρυθμούς ανάπτυξης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη καταδεικνύουν ότι η κυκλοφορία θα αυξηθεί σημαντικά έως το 2025. Η ανάπτυξη αυτή δεν θα είναι δυνατό να αντιμετωπιστεί χωρίς μία πλήρη επιθεώρηση της σχετικής υποδομής, με σκοπό την βελτιστοποίηση των αεροδιαδρόμων και την εξάλειψη της συμφόρησης. Το SESAR θα βελτιώσει επίσης την ασφάλεια των εναέριων μεταφορών, η οποία σήμερα συναντά εμπόδια εξαιτίας των απηρχαιωμένων τεχνολογιών και του κατακερματισμένου συστήματος ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας.

1.5 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Eurocontrol έχουν χρηματοδοτήσει από κοινού τη σχετική σύμβαση ύψους 43 εκατομμυρίων ευρώ (50,5 εκατομμύρια δολάρια), η οποία ανατέθηκε σε μία κοινοπραξία 30 αεροπορικών εταιρειών, οργανώσεων αεροναυτιλίας και κατασκευαστών αεροσκαφών. Η σύμβαση καλύπτει την φάση καθορισμού της Έρευνας για τη Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η οποία παλαιότερα ήταν γνωστή με την ονομασία SESAME, σήμερα όμως καλείται SESAR.

Η διετής φάση καθορισμού θα περιλαμβάνει όχι μόνο τον σχεδιασμό του μελλοντικού συστήματος ΔΕΚ αλλά και το χρονοδιάγραμμα μέχρι το 2020 που θα αφορά την εισαγωγή του.

1.6 Το συνολικό κόστος της φάσης καθορισμού, συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης των 43 εκατομμυρίων ευρώ, θα είναι 60 εκατομμύρια ευρώ. Το κόστος αυτό θα καλύψουν κατά 50 % η Επιτροπή και κατά 50 % το Eurocontrol, η δε συμβολή του Eurocontrol θα συνίσταται σε πόρους σε μετρητά, σε εμπειρογνομosύνη και σε έρευνα. Η Επιτροπή αναφέρει ότι η φάση ανάπτυξης θα απαιτήσει περίπου 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, οι δε σχετικοί πόροι θα προέρχονται από την Επιτροπή, τη βιομηχανία και το Eurocontrol. Σήμερα δαπανώνται ήδη 200 εκατομμύρια ευρώ ετησίως υπέρ της έρευνας και της ανάπτυξης στον τομέα της ΔΕΚ και τα ποσά αυτά θα διοχετευθούν στο SESAR.

1.7 Η φάση καθορισμού χρηματοδοτείται εξολοκλήρου από την Επιτροπή και το Eurocontrol. Σε ό,τι αφορά τη φάση ανάπτυξης, η βιομηχανία προβλέπεται ότι θα χρηματοδοτήσει το ένα τρίτο του προγράμματος, ήτοι θα συνεισφέρει περίπου 100 εκατομμύρια ευρώ ετησίως για διάστημα 7 ετών. Η ΕΕ θα συνεισφέρει άλλα 100 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, όπως επίσης και το Eurocontrol, το οποίο και αυτό θα συνεισφέρει 100 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

1.8 Δεν είναι ακόμη σαφές ποιοι θα χρηματοδοτήσουν και σε τι ποσοστό τα 100 εκατομμύρια ευρώ ετησίως που καλείται να καλύψει η βιομηχανία. Η συνεισφορά της βιομηχανίας απομένει να προσδιοριστεί, πρώτα όμως θα χρειαστεί να επιλυθούν δύσκολα θέματα που αφορούν τα δικαιώματα πνευματικής και βιομηχανικής ιδιοκτησίας, τις ρήτρες περί ανταγωνισμού, κλπ.

1.9 Μία ένδειξη του ύψους του ποσού που θα συνεισφέρει η βιομηχανία στο σχέδιο SESAR παρέχεται από το τρέχον επίπεδο των δαπανών E&A υπέρ της ΔΕΚ, το ύψος των οποίων ανέρχεται σε 200 εκατομμύρια ευρώ ετησίως, 75 εκατομμύρια περίπου από τα οποία καλύπτουν οι Φορείς Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας. Ένα ουσιαστικό μέρος, εάν όχι το σύνολο, αυτών των πόρων θα διατεθεί υπέρ του σχεδίου SESAR αντί να χρησιμοποιηθεί κατά τρόπο κατακερματισμένο.

1.10 Στους εταίρους του σχεδίου περιλαμβάνονται: τα Κέντρα Έρευνας και Ανάπτυξης στον Τομέα της Διευθέτησης της Εναέριας Κυκλοφορίας (ATE R&D Centres), ο Στρατιωτικός Τομέας του Eurocontrol (EURAMID), η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου (UK CAA), μη ευρωπαϊκές βιομηχανίες (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins) και επαγγελματικές οργανώσεις, η Διεθνής Ομοσπονδία Ενώσεων Ελεγκτών Εναερίου Κυκλοφορίας (IFATCA), η Ευρωπαϊκή Ένωση Χειριστών Αεροσκαφών (ECA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF).

1.11 Οι εταιρείες που θα λάβουν μέρος στην φάση καθορισμού είναι οι εξής:

ΧΡΗΣΤΕΣ: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Ένωση Ευρωπαϊκών Αερογραμμών (ΑΕΑ), Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ΕΡΑΑ), Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), Διεθνής Ένωση Κατόχων και Χειριστών Αεροσκαφών (ΙΑΟΡΑ).

ΦΟΡΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ (ANSP): Ισπανικοί Αερολιμένες και Αεροναυτιλία (AENA), Austrocontrol, (DFS), Διεύθυνση Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (Γαλλία) (DSNA), Ιταλική Εταιρεία Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας (ENAV), Luftfartsverket (Σουηδικός Αερομεταφορέας) (LFV), Luchtverkeersleiders (Ολλανδικός Φορέας Διαχείρισης της Εναέριας Κυκλοφορίας) (LVNL), Εθνικές Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας (HB) (NATS), NAV.

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ: Aéroports de Paris, BAA, Fraport, Amsterdam, München, AENA, LFV.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ: Airbus, BAE Systems, Ευρωπαϊκή Εταιρεία Αεροναυπηγικής Άμυνας και Διαστήματος (EADS), Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics, και Air Traffic Alliance.

2. Συστάσεις και παρατηρήσεις

2.1 Κάθε πρωτοβουλία η οποία έχει ως αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό του ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη θα πρέπει να επιδοκιμάζεται ως εποικοδομητική δράση.

2.2 Πρέπει να οδηγεί σε αποτελεσματικότερη δρομολόγηση, στην εξοικονόμηση καυσίμων και στον περιορισμό της διάρκειας των πτήσεων των ταξιδιωτών.

2.3 Η καθιέρωση λειτουργικών τμημάτων εναέριου χώρου (FAB) προβλέπεται ότι θα επιτρέψει, τη βέλτιστη χρήση του εναέριου χώρου ενώ ταυτόχρονα θα γίνονται σεβαστές οι περιφερειακές συμφωνίες και θα λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες διαβίωσης και τα συμφέροντα των τοπικών κοινοτήτων (πόλεων, κομοπόλεων και χωριών) που βρίσκονται κάτω από τα λειτουργικά τμήματα εναέριου χώρου (FAB).

2.4 Καθώς με το σχέδιο SESAR αποφεύγεται η επικάλυψη των δραστηριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης, δεν αναμένεται αύξηση του συνολικού όγκου της συμβολής των χρηστών του εναέριου χώρου στις προσπάθειες έρευνας και ανάπτυξης

2.5 Ύστερα από την προσχώρηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο Eurocontrol, η Επιτροπή και το Eurocontrol υπέγραψαν συμφωνία-πλαίσιο για την ανάπτυξη συνεργασίας στον τομέα της εφαρμογής του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού και των δραστη-

ριοτήτων έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτό προβλέπεται ότι θα βελτιωθεί τόσο η ασφάλεια όσο και η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας των φορέων παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ANSP).

2.6 Η Κοινή Επιχείρηση πρέπει να υιοθετήσει μία ολοκληρωμένη προσέγγιση, την δε απρόσκοπτη μετάβαση από την «φάση καθορισμού» στην «φάση εφαρμογής» και από την «έρευνα και ανάπτυξη» στην «εφαρμογή» θα διασφαλίσουν οι συνδυασμένες προσπάθειες της εταιρικής σχέσης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα σε όλους τους τομείς (τον τεχνικό, τον λειτουργικό, τον ρυθμιστικό και τον θεσμικό τομέα).

2.7 Η έκταση της χρηματοδότησης της Κοινής Επιχείρησης πρέπει να αναθεωρηθεί όταν θα έχει ολοκληρωθεί η «φάση καθορισμού». Όλα τα μέρη θα χρειαστεί να εξετάσουν τον αντίκτυπο που θα έχει το τυχόν επιπλέον κόστος που θα κληθεί να καλύψει ο ιδιωτικός τομέας μέσω του μηχανισμού επιβολής τελών στους χρήστες, δεδομένου ότι αυτό θα έχει επιπτώσεις στο ταξιδιού κοινό.

2.8 Ο δημόσιος προϋπολογισμός για τη φάση εφαρμογής του σχεδίου SESAR πρέπει να συμπληρωθεί με εισφορές από τον ιδιωτικό τομέα.

2.9 Λόγω του πλήθους των ενδιαφερομένων που θα χρειαστεί να λάβουν μέρος στη διαδικασία αυτή, καθώς και των χρηματοδοτικών μέσων και της τεχνικής εμπειρογνομosύνης που θα απαιτηθούν, επιβάλλεται να συσταθεί μία νομική οντότητα η οποία να μπορέσει να εξασφαλίσει τη συντονισμένη διαχείριση των κονδυλίων που θα διατεθούν στο σχέδιο SESAR κατά τη διάρκεια της φάσης εφαρμογής του.

2.10 Οι εταιρείες που θα συμμετάσχουν στην φάση καθορισμού είναι περιορισμένες και δεν αντιπροσωπεύουν το σύνολο της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να διευρύνει τη συμμετοχή στη φάση αυτή ώστε να μπορούν να λαμβάνουν μέρος και φορείς μικρότερων διαστάσεων, ιδιαίτερα δε από τα νέα κράτη μέλη της ΕΕ.

2.11 Η θέση σε εφαρμογή του SESAR θα είναι σταδιακή. Το τελευταίο στάδιο, η λεγόμενη «φάση εφαρμογής», πρέπει να τεθεί πλήρως σε ισχύ το ταχύτερο δυνατό. Είναι σκόπιμο η Επιτροπή να προβλέψει ένα σαφές χρονοδιάγραμμα ώστε να επιταχυνθεί η υλοποίηση του σχεδίου και να περιοριστεί στο ελάχιστο το διάστημα που θα μεσολαβήσει μέχρι την πλήρη εφαρμογή του.

2.12 Τα τέλη εναέριου κυκλοφορίας στην Ευρώπη αναμένεται να περιοριστούν, δεδομένου ότι το σχέδιο SESAR θα οδηγήσει σε αύξηση της αποτελεσματικότητας.

Βρυξέλλες, 6 Ιουλίου 2006

Η Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Anne-Marie SIGMUND