

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse teemal "Ettepanek: nõukogu määrus, milles käsitletakse ühisettevõtte loomist Euroopa lennuliikluse uue põlvkonna juhtimissüsteemi (SESAR) elluviimiseks"

KOM(2005) 602 lõplik — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

4. jaanuaril 2006 otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 171 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses eespool mainitud ettepanek.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektiooni arvamuse võeti vastu 30. mail 2006. Raportöör oli hr McDonogh.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 428. istungjärgul 5.– 6. juulil 2006 (6. juuli 2006 istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 37, vastu hääletas 1, erapooletuks jäi 3.

1. Sissejuhatus

1.1 Oma tehnoloogiaga on SESAR osa ühtse Euroopa õhuruumi algatusest, mis käivitati 2004. aastal lennuliikluse juhtimise korralduse reformimiseks. Sellega võetakse maapinna ja õhusõiduki vahel kasutusele uued kommunikatsiooni-, juhtimis- ja arvutitehnoloogiad, mis optimeerivad lennujuhtide ja pilootide tööd. Ehkki lennukikabiinid muutuvad tänapäeval üha automatiseeritumaks, suhtlevad lennujuhid ja piloodid endiselt raadioside vahendusel.

1.2 SESAR on uue põlvkonna lennuliikluse juhtimissüsteem, mis on lennuliikluse suurenemisega toimetulemiseks äärmiselt oluline. SESAR tõhustab lennuliikluse ohutust ja keskkonnamuutlikkust ning tagab, et Euroopa säilitab maailma lennundusturul juhtiva koha. Komisjon töötab kõnealuse suure tööstusprojekti välja koos Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsiooniga (Eurocontrol) ning tööstuspartneritega.

1.3 Euroopasse tuleb kõige tõhusam lennuliikluse juhtimise infrastruktuur maailmas. Lennuliikluse tõhusamaks muutmisel on SESARi ajakohane rahaline netoväärtus hinnanguliselt 20 miljardit eurot. Projekti otsene ja kaudne väärtus on hinnanguliselt umbes 50 miljardit eurot. Projekt loob juurde peaaegu 200 000 kõrge kvalifikatsiooniga töökohta.

1.4 Lennuliikluse arenguproгноosid Euroopas näitavad, et 2025. aastaks peaks liiklus oluliselt suurenema. Selline kasv ei ole võimalik lennuliikluse juhtimise infrastruktuuri täieliku uuendamisetä, optimeerimaks lennuliine ja välistamaks ummikuid. SESAR parandab ka lennutranspordi ohutust, mida praegu takistavad vananevad tehnoloogiad ja lennuliikluse killustunud juhtimine.

1.5 Euroopa Komisjon ja Eurocontrol rahastasid ühiselt 43 miljoni euro (50,5 miljoni USD) ulatuses lepingut, mis sõlmiti 30 lennuliinist, aeronavigatsioonorganisatsioonist ja kosmose-seadmete tootjatest koosneva konsortsiumiga. Leping hõlmab ühtse Euroopa õhuruumi lennuliikluse korraldamise teadusuuringute määratlemisetapi, mida varem tunti SESAME nime all ja mis on nüüd ümber nimetatud SESARiks. Kaheaastane määratlemisetapp sisaldab lisaks tulevase lennuliikluse juhtimissüs-

teemi väljatöötamisele ka ajakava selle kasutuselevõtmiseks 2020. aastani.

1.6 Määratlemisetapi kogumaksumus, mis hõlmab ka 43 miljoni euro suurust lepingut, on 60 miljonit eurot. EÜ ja Eurocontrol katavad kumbki poole maksumusest, kusjuures Eurocontrol sissemakse katab sularaha, töötajate pädevuse ja teadustegevusega seotud kulutused. EÜ teatas, et väljaarendamisetapiks on tarvis umbes 300 miljonit eurot aastas, mille rahastamist toetavad komisjon, tööstussektor ja Eurocontrol. Juba praegu kulutatakse lennuliikluse korralduse teadus- ja arendustegevusele aastas 200 miljonit eurot, mis suunatakse SESARile.

1.7 Määratlemisetappi rahastavad täises ulatuses komisjon ja Eurocontrol. Väljaarendamisetapi puhul on kavandatud, et tööstus rahastab umbes ühe kolmandiku programmist, mis on ligikaudu 100 miljonit eurot aastas seitsme aasta jooksul. Euroopa Liidu panus on 100 miljonit eurot aastas ja Eurocontrol panus 100 miljonit eurot aastas.

1.8 Pole veel selge, kes ja kui palju rahastab tööstuse 100 miljonit eurost aastas. Tööstuse panus tuleb määratleda, kuid esmalt tuleb lahendada keerulised probleemid, nagu intellektuaalse omandi õigused, konkurentsitingimused jne.

1.9 Tööstuse poolt SESARisse panustatava rahasumma suurus tuleneb lennuliikluse korralduse teadus- ja arendustegevuse kulude praegusest tasemest. Need kulutused on suuruses 200 miljonit eurot aastas, millest umbes 75 miljonit eurot annavad aeronavigatsiooniteenuste pakkujad. Summat ei kasutata killustatult, oluline osa sellest rahast, kui mitte kogu summa, läheb SESARisse.

1.10 Projektis osalevad lennuliikluse korraldamise teadus- ja arendustegevuse keskused, *European ATM Military Directors Conference* (EURAMID), *United Kingdom Civil Aviation Authority* (UK CAA), ettevõtted väljaspool Euroopat (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins) ning erialaorganisatsioonid: *International Federation of Air Traffic Controllers Associations* (IFATCA), *European Cockpit Association* (ECA) ja *European Transport Workers Federation* (ETF).

1.11 Määratlemisetapis osalevad järgmised ettevõtted:

KASUTAJAD: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Association of European Airlines (AEA), European Regional Airlines Association (ERAA), International Airline Transport Association (IATA), International Aircraft Owners and Pilots Association (IAOPA).

AERONAVIGATSIOONITEENUSTE PAKKIJAD: Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Austrocontrol, Deutsche Flugsicherung (DFS), Direction des services de navigation aérienne (DSNA), Ente Nazionale Assistenza al Volo (ENAV), Luftfartsverket (LFV), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), National Air Traffic Services (NATS), NAV.

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

TÖÖSTUS: Airbus, BAE Systems, European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics, ja Air Traffic Alliance.

2. Soovitused ja märkused

2.1 Mis tahes uusi algatusi, mis moderniseerivad lennuliikluse juhtimist Euroopas, tuleb tervitada kui konstruktiivset suundumust.

2.2 Selle tulemus peaks olema tõhusam liikluse logistika, suurem kütuse säästmine ja lennuaja vähendamine reisijate jaoks.

2.3 Toimivate õhuruumiosade kehtestamine peaks võimaldama õhuruumi optimaalselt kasutada, samal ajal piirkondlikest kokkulepetest ning õhuruumiosade all asuvate kogukondade (linnade ja külade) elutingimustest ja huvidest kinni pidades.

2.4 Vältides teadus- ja arendustegevuse kattumist, ei tohiks SESARi projekt põhjustada õhuruumi kasutajate rahaliste kulutuste üldmahu suurenemist teadus- ja arendustegevusse.

2.5 Pärast ühenduse liitumist Eurocontroliga on komisjon ja Eurocontrol allkirjastanud koostöölase raamkokkuleppe ühtse

Euroopa õhuruumi idee elluviimiseks ning teadus- ja arendustegevuseks lennuliikluse korralduse valdkonnas. See peaks parandama nii aeronavigatsiooniteenuste pakkujate ohutust kui tegevuse tulemuslikkust.

2.6 Ühisettevõttel peab olema ühine lähenemisviis, mis koos avaliku ja erasektori partnerluse ühise pingutusega kõikide probleemide (tehniliste, operatsiooniliste, reguleerimise ja institutsiooniliste) suhtes tagab, et üleminek määratlemisetapilt elluviimisetapile ning teadus- ja arendustegevuselt kasutuselevõtmi-
sele oleks sujuv.

2.7 Ühisettevõtte rahastamine tuleks määratlemisetapi lõppedes üle vaadata. Kõik osapooled peavad arvestama kõigi võimalike lisakulude mõjuga, mida erasektor katab kasutajamaksude süsteemiga, kuna see võib kaasa tuua tagasilööke reisijatele.

2.8 Riigi poolt rahastatavat eelarvet SESARi projekti elluviimisetapis peaks täiendama erasektori panus.

2.9 Võttes arvesse osalejate suurt hulka, keda tuleb sellesse protsessi kaasata, ning vajalikke rahalisi ressursse ja tehnilisi ekspertteadmisi, on äärmiselt oluline luua juriidiline isik, kes oleks võimeline tagama SESARi projektile määratud fondide koordineeritud korraldamise selle elluviimisetapi jooksul.

2.10 Määratlemisetappi kaasatud ettevõtete hulk on piiratud ning nad ei esinda Euroopa lennutööstust tervikuna. Euroopa Komisjon laiendas määratlemisetapis osalemist väiksematele ettevõtetele, eriti ELi uutes liikmesriikides.

2.11 SESAR nõuab etapiviisilist rakendamist. Viimane, st elluviimisetapp tuleks teostada võimalikult kiiresti. Protsessi kiirendamiseks ja rakendamise lühendamiseks peaks komisjon kehtestama etappidele selged eesmärgid.

2.12 Euroopa lennuliiklusmaks tuleks vähendada, sest SESAR suurendab tõhusust.

Brüssel, 6. juuli 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Anne-Marie SIGMUND