

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Tarybos reglamentą dėl bendros įmonės Europos oro eismo naujos kartos valdymo sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo

COM(2005) 602 final — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 171 straipsniu, 2006 m. sausio 4 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl *Pasiūlymo priimti Tarybos reglamentą dėl bendros įmonės Europos oro eismo naujos kartos valdymo sistemai (SESAR) sukurti įsteigimo*

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2006 m. gegužės 30 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėjas Thomas McDonogh.

428-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2006 m. liepos 5–6 d. (2006 m. liepos 6 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 37 nariams balsavus už, 1 - prieš ir 3 susilaikius.

1. Įžanga

1.1 SESAR yra 2004 m. pradėtos bendro Europos dangaus iniciatyvos, skirtos skrydžių valdymo organizavimui reformuoti, technologinė dalis. Pagal ją tarp žemės ir orlaivio bus įdiegtos naujos komunikacijos, valdymo ir skaičiavimo technologijos, kurios optimizuos skrydžių valdymo vadovų ir pilotų darbą. Šiandien, kai piloto kabina tampa vis labiau automatizuota, skrydžių valdymo vadovai ir pilotai tebeplaiko ryšį radijo bangomis.

1.2 SESAR yra naujos kartos oro eismo valdymo sistema, kuri bus itin svarbi augančiam skrydžių sektoriui administruoti. Ši sistema labai pagerins saugą ir oro transporto priemonių aplinkosauginį veiksmingumą ir užtikrins, kad Europa ir toliau pirmautų pasaulio aviacijos rinkoje. Komisija vystys šį didelio masto pramonės projektą kartu su Eurokontrolės organizacija ir su aviacijos pramonės partneriais.

1.3 Europos skrydžių valdymo infrastruktūra bus pati veiksmingiausia pasaulyje. Numatoma, kad, SESAR, pagerinusios skrydžių sektoriaus veiksmingumą, dabartinė grynoji finansinė vertė yra 20 milijardų eurų. Apskaičiuota, kad šio objekto tiesioginio ir netiesioginio poveikio kaina yra 50 milijardų eurų. Šiame projekte bus sukurta beveik 200 000 labai kvalifikuotų darbo vietų.

1.4 Europos skrydžių sektoriaus augimo prognozės rodo, kad iki 2025 m. oro eismas labai išaugs. Toks augimas neįmanomas iš esmės nepertvarkius skrydžių valdymo infrastruktūros, nustatant geriausius oro maršrutus ir panaikinant oro eismo spūstis. Be to, SESAR sistema užtikrins daug geresnę oro transporto saugą, kuri šiuo metu labai nukenčia dėl pasenusių technologijų ir skirtumų skrydžių valdymo srityje.

1.5 Europos Komisija ir Eurokontrolės organizacija kartu finansavo 43 milijonų eurų (50,5 milijonų JAV dolerių) vertės sutartį, pasirašytą su konsorciumu, kurį sudaro 30 oro bendrovių, oro navigacijos organizacijų ir erdvėlaivių gamintojų. Sutartyje numatytas Bendro Europos dangaus skrydžių valdymo parengiamasis etapas. Šis tyrimas, kuris anksčiau vadinosi SESAME, buvo pervadintas į SESAR. Dvejų metų trukmės projektavimo etapo metu bus nustatyta ne tik būsimoji skry-

džių valdymo sistemos struktūra, bet ir sudarytas grafikas šiai sistemai įdiegti iki 2020 m.

1.6 Bendra projektavimo etapo kaina, įskaitant 43 milijonų eurų vertės sutartį, sieks 60 milijonų eurų. Europos Komisija ir Eurokontrolė skyrė po pusę šios sumos, tačiau Eurokontrolės indėlių sudaro piniginis įnašas, darbuotojų patirtis ir moksliniai tyrimai. Europos Komisija yra paskelbusi, kad parengiamajam etapui reikės apie 300 milijonų eurų per metus ir kad jį finansuos Komisija, aviacijos pramonė ir Eurokontrolė. 200 milijonų eurų per metus jau buvo išleista skrydžių valdymo mokslinių tyrimų ir technologinei plėtrai, kuri bus perleista SESAR sistemai.

1.7 Visą projektavimo etapą finansuoja Europos Komisija ir Eurokontrolė. Numatoma, kad parengiamajame etape trečdalią programos, t. y. maždaug 100 milijonų eurų per metus septynerius metus, finansuos visa aviacijos pramonė. ES įneš 100 milijonų eurų per metus, o Eurokontrolė taip pat skirs 100 milijonų eurų per metus.

1.8 Dar neaišku, kas ir kokią sumą sumokės iš aviacijos pramonei tenkančios dalies, sudarančios 100 milijonų eurų per metus. Ši pramonės įnašą reikia apibrėžti, tačiau pirmiausia reikės išspręsti sudėtingus klausimus, pavyzdžiui, intelektinės nuosavybės teisių, konkurencijos skyrių ir kitus.

1.9 Preliminari lėšų suma, kurią aviacijos pramonė įneš į SESAR sistemą, vis dėlto, yra nurodoma pagal dabartinį MTTP išlaidų, skiriamų skrydžių valdymui, lygį. Tai yra 200 milijonų eurų per metus, iš kurių apie 75 milijonus eurų skiria oro navigacijos paslaugų teikėjai (ONPT). Jeigu ne visa, tai didžioji šių lėšų dalis bus skirta SESAR sistemai, o ne panaudota atskirioms dalims.

1.10 Projekte dalyvauja skrydžių valdymo mokslinių tyrimų ir taikomosios veiklos (SV MTTV) centrai, Eurokontrolės karinis poskyris (EURAMID), Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos administracija (JK CAA), ne Europos pramonės atstovai („Boeing“, „Honeywell“, „Rockwell-Collins“), profesinės organizacijos, Tarptautinė skrydžių valdymo asociacijų federacija (IFATCA), Europos skrydžių įgulų asociacija (ECA) ir Europos transporto darbuotojų federacija (ETF).

1.11 Projektavimo etape dalyvauja šios organizacijos:

PASLAUGŲ NAUDOTOJAI: „Air France“, „Iberia“, „KLM“, „Lufthansa“, Europos oro bendrovių asociacija (Association of European Airlines — AEA), Europos regioninių oro bendrovių asociacija (European Regional Airlines Association — ERAA), Tarptautinė oro transporto asociacija (International Airline Transport Association — IATA), Tarptautinė orlaivių savininkų ir pilotų asociacija (International Aircraft Owners and Pilots Association — IAOPA).

ORO NAVIGACIJOS PASLAUGŲ TEIKĖJAI (ONPT): „Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea“ (Ispanija) (AENA), „Austrocontrol“, „DFS“, „Directorate of Air Navigation Services“ (Prancūzija) (DSNA), „Italian Company for Air Navigation Services“ (Italija) (ENAV), „Luftfartsverket“ (Švedijos oro uostų valdytojas) (LFV), „Luchtverkeersleiders Nederland“ (Nyderlandų skrydžių valdymo paslaugų teikėjas) (LVNL), „National Air Traffic Services“ (JK) (NATS), „NAV“.

ORO UOSTAI: „Aeroports de Paris“, BAA, „Fraport“, Amsterdamo, Miuncheno, AENA, LFV.

AVIACIJOS PRAMONĖ: „Airbus“, „BAE Systems“, „European Aeronautic Defence and Space Company“ (EADS), „Indra“, „Selex“, „Thales ATM“, „Thales Avionics“ ir „Air Traffic Alliance“.

2. Rekomendacijos ir pastabos

2.1 Bet kokiai iniciatyvai, kuri modernizuotų skrydžių valdymą Europoje, reikia pritarti kaip konstruktyviam žingsniui.

2.2 Jos dėka turėtų būti sukurti veiksmingesni maršrutai, sutaupyta daugiau kuro ir sutrumpintas skrydžių laikas keleiviams.

2.3 Funkcinių oro erdvės blokų (FOEB) sukūrimas turėtų leisti maksimaliai gerai panaudoti oro erdvę, kartu laikantis regioninių susitarimų ir atsižvelgiant į FOEB vietos bendruomenių (miestų, miestelių ir kaimo) gyvenimo sąlygas ir interesus.

2.4 Siekiant, kad nebūtų dubliuojama mokslinių tyrimų ir technologinė plėtra, įgyvendinant SESAR projektą bendra

moksliniams tyrimams ir technologinei plėtrai skirtų oro erdvės naudotojų įnašų suma neturėtų padidėti.

2.5 Europos bendrijai įstojus į Eurokontrolės organizaciją, Komisija ir Eurokontrolė pasirašė bendrąjį bendradarbiavimo susitarimą kuriant bendrą Europos dangų ir vykdant mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros oro eismo valdymo srityje. Tai turėtų pagerinti tiek saugą, tiek ir ONPT darbo efektyvumą.

2.6 Bendra įmonė turi veikti laikantis integruoto požiūrio ir sustiprinant pastangas sudaryti viešas ir privačias partnerystes visais klausimais (techniniais, techninio naudojimo, reglamentavimo ir instituciniais), kad būtų užtikrintas nuoseklus perėjimas nuo projektavimo etapo prie įgyvendinimo etapo ir nuo mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros prie įdiegimo.

2.7 Pasibaigus projektavimo etapui, bendros įmonės finansavimo apimtis turėtų būti persvarstyta. Visoms šalims reikės nuspręsti, kokią poveikį turės visos papildomos išlaidos, kurias turės finansuoti privatus sektorius pritaikius naudotojo mokesčių sistemą, nes tai gali turėti labai didelį poveikį keleiviams.

2.8 Prie valstybinių institucijų SESAR projekto įgyvendinimo etapui skiriamo biudžeto lėšomis turėtų prisidėti ir privatus sektorius.

2.9 Atsižvelgiant į tai, kad šiame procese dalyvaus daug subjektų, o taip pat į reikalingus finansinius išteklius ir techninę kompetenciją, būtina įsteigti juridinį asmenį, sugebėsiantį užtikrinti koordinuotą SESAR projektui skirtų lėšų valdymą jo įgyvendinimo laikotarpiu.

2.10 Projektavimo etape dalyvaujančių įmonių skaičius yra ribotas ir jos neatstovauja visai Europos aviacijos pramonei. Europos Komisija turėtų leisti projektavimo etape dalyvauti mažesniems subjektams, ypač naujose ES valstybėse narėse.

2.11 SESAR turės būti įgyvendinta palaipsniui. Baigiamasis įgyvendinimo etapas turėtų būti visiškai baigtas kuo greičiau. Komisija turėtų parengti gaires šio objekto realizavimui paspartinti ir įgyvendinimo laikui sutrumpinti.

2.12 Europos oro uostų mokesčiai turėtų būti sumažinti, kadangi SESAR sistema padidins efektyvumą.

2006 m. liepos 6 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto

pirmininkė

Anne-Marie SIGMUND