

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)

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

(2006/C 309/27)

De Raad heeft op 4 januari 2006 overeenkomstig artikel 171 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over bovengenoemd voorstel.

De gespecialiseerde afdeling „Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij”, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 30 mei 2006 goedgekeurd. Rapporteur was de heer McDonogh.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 428e zitting op 5 en 6 juli 2006 (vergadering van 6 juli) het volgende advies uitgebracht, dat met 37 stemmen vóór en 1 stem tegen, bij 3 onthoudingen werd goedgekeurd:

1. Inleiding

1.1 SESAR is het technologisch onderdeel van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, een initiatief dat in 2004 is gelanceerd ter hervorming van de luchtverkeersleiding. SESAR zal nieuwe communicatie-, verkeersgeleidings- en computertechnologieën introduceren tussen de verkeersleiding en de cockpit, wat zal leiden tot een optimalisering van het werk van verkeersleider en piloot. Want ook al wordt de cockpit steeds verder geautomatiseerd, toch communiceren verkeersleiders en piloten nog steeds per radio.

1.2 SESAR is een luchtverkeersbeveiligingssysteem van de nieuwe generatie en zal onmisbaar zijn bij het in goede banen leiden van de toename van het luchtverkeer. Dankzij SESAR zullen de veiligheid en de milieuprestaties van luchttransport verbeteren en blijft Europa in de voorhoede van de wereldwijde luchtvaartmarkt. De Commissie zal dit omvangrijke industriële project ontwikkelen in samenwerking met Eurocontrol en industriële partners.

1.3 Europa zal aldus beschikken over de meest efficiënte luchtverkeersleidingsinfrastructuur ter de wereld. Gezien de grotere efficiëntie die het luchtverkeer dankzij SESAR zal bereiken, wordt de netto contante waarde van dit systeem geschat op 20 miljard euro. De directe en indirecte effecten van het project worden geschat op 50 miljard euro. Ook zal het project bijna 200 000 hooggekwalificeerde banen creëren.

1.4 Volgens de prognoses zal het luchtverkeer in Europa in 2025 in sterke mate zijn gegroeid. Deze groei is niet haalbaar indien er geen volledige herziening plaatsvindt van de luchtverkeersleidingsinfrastructuur. Zo dienen luchtverbindingen te worden geoptimaliseerd en congesties uitgebannen. SESAR zal eveneens de veiligheid van het luchtverkeer vergroten. Als gevolg van verouderende technologieën en een versnipperde luchtverkeersleiding wordt deze vandaag de dag niet volledig gegarandeerd.

1.5 De Commissie en Eurocontrol financieren gezamenlijk het aan een consortium van 30 luchtvaartmaatschappijen, luchtverkeersleidingsorganisaties en vliegtuigbouwers toegekende contract ter waarde van 43 miljoen euro (50,5 miljoen US-dollar). Dit contract betreft de definitiefase van het voorheen SESAME en nu SESAR geheten onderzoek naar een luchtverkeersbeveiligingssysteem voor het gemeenschappelijk Europees luchtruim. Tijdens de twee jaar durende fase waarin dat onderzoek wordt uitgevoerd, zal er een ontwerp worden gemaakt van het toekomstige luchtverkeersbeveiligingssysteem,

en zal het tijdspad voor de introductie ervan tot aan 2020 worden vastgelegd.

1.6 De totale kosten van die „definitiefase” zullen, inclusief het contract ter waarde van 43 miljoen euro, 60 miljoen euro bedragen. De Commissie en Eurocontrol voorzien elk in de helft van die kosten, waarbij Eurocontrol niet alleen geld bijdraagt, maar ook deskundig personeel en onderzoek. De Europese Commissie heeft bevestigd dat de ontwikkelingsfase zo'n 300 miljoen euro per jaar zal kosten, wat zal worden opgebracht door de Commissie, het bedrijfsleven en Eurocontrol tezamen. Er wordt jaarlijks reeds 200 miljoen euro besteed aan onderzoek naar en de ontwikkeling van een luchtverkeersbeveiligingssysteem. Voortaan zal dit bedrag worden gebundeld in SESAR.

1.7 De definitiefase komt geheel voor rekening van de Commissie en Eurocontrol. Voor de ontwikkelingsfase wordt uitgegaan van een bijdrage ter hoogte van een derde van het programma van de kant het bedrijfsleven in de brede zin des woords. Dat komt over een periode van zeven jaar neer op jaarlijks zo'n 100 miljoen euro. De EU zal 100 miljoen euro per jaar bijdragen en Eurocontrol zal eveneens 100 miljoen euro per jaar bijdragen.

1.8 Het is nog niet duidelijk welke partijen in het bedrijfsleven welk deel van de jaarlijkse 100 miljoen zullen opbrengen. De bijdragen dienen te worden vastgesteld, maar het zal allereerst nodig zijn gecompliceerde zaken op te lossen als intellectuele-eigendomsrechten, concurrentiebedingen, enz.

1.9 Er kan echter al uit de huidige bedragen die aan O&O op het gebied van luchtverkeersbeveiligingsystemen worden uitgegeven, een indicatie worden afgeleid van het bedrag dat het bedrijfsleven aan SESAR zal bijdragen. Het gaat om 200 miljoen euro per jaar, waarvan 75 miljoen euro beschikbaar wordt gesteld door verleners van luchtvaartnavigatiediensten. Een substantieel deel van dit bedrag, of allicht het gehele bedrag, zal naar SESAR gaan, in plaats van dat het op een versnipperde wijze wordt aangewend.

1.10 De deelnemers aan het project zijn: O&O-centra voor luchtverkeersbeveiligingsystemen, Eurocontrol Military Domain (EURAMID), Civil Aviation Authority uit het Verenigd Koninkrijk (UK CAA), bedrijven van buiten de EU (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins), alsook professionele organisaties: International Federation of Air Traffic Controllers Associations (IFATCA), European Cockpit Association (ECA) en European Transport Workers Federation (ETF).

1.11 Hieronder volgt een overzicht van de bij de definitiefase betrokken bedrijven.

EINDGEBRUIKERS: 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).

VERLENERS VAN LUCHTVAARTNAVIGATIEDIENSTEN (ANSP's): Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aerea (Spanje) (AENA), Austrocontrol, DFS, Directoraat voor Luchtvaartnavigatiediensten (Frankrijk) (DSNA), Italiaanse Onderneming voor Luchtvaartnavigatiediensten (ENAV), Luftfartsverket (Zweeds Luchthavenbedrijf) (LFV), Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), National Air Traffic Services (VK) (NATS), NAV.

LUCHTHAVENS: Aeroports de Paris, BAA, Fraport, Amsterdam, München, AENA en LFV.

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

2. Opmerkingen en aanbevelingen

2.1 Elk initiatief dat leidt tot modernisering van de luchtverkeersleiding dient te worden omarmd als zijnde een stap voorwaarts.

2.2 Het zou efficiëntere vliegroutes moeten opleveren, extra brandstofbesparingen, en de reiziger een verkorting van de vliegtijden.

2.3 Door de vorming van functionele luchtruimblokken wordt het mogelijk om optimaal gebruik te maken van het luchtruim en daarbij tegelijkertijd regionale overeenkomsten na te leven, alsook om rekening te houden met de woonkwaliteit en belangen van onder de luchtruimblokken gelegen lokale gemeenschappen (steden en dorpen).

2.4 Door het vermijden van duplicatie van onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten, wordt voorkomen dat het SESAR-project leidt tot een verhoging van de totale omvang van de bijdrage van luchtruimgebruikers aan deze activiteiten.

2.5 Ingevolge de toetreding van de Europese Gemeenschap tot Eurocontrol hebben de Commissie en Eurocontrol een kaderovereenkomst ondertekend voor samenwerking bij de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees lucht-

ruim en de onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten op het gebied van luchtverkeersbeveiligingssystemen. Dit dient te resulteren in een verbetering van de veiligheid, alsook van de operationele efficiëntie van verleners van luchtvaartnavigatiediensten.

2.6 Voor de gemeenschappelijke onderneming dient een integrale benadering te worden gevolgd. De partijen in deze publiek-private samenwerking dienen allen op elk deelgebied (van technische, operationele, regulatieve, en institutionele aard) samen te werken, om zo een naadloze overgang te bewerkstelligen van de definitiefase naar de uitvoeringsfase, en van O&O naar toepassing.

2.7 De omvang van de financiering voor de gemeenschappelijke onderneming dient na afronding van de definitiefase opnieuw te worden bezien. Alle partijen dienen zich een beeld te schetsen van de impact van eventuele via het systeem van gebruikersheffingen door de privé-sector te financieren extra kosten. Dit omdat deze mogelijk doorberekend zullen worden aan de reiziger.

2.8 De overheidsbijdragen voor de uitvoeringsfase van het SESAR-project moeten worden aangevuld met bijdragen uit de particuliere sector.

2.9 Vanwege het aantal actoren dat in dit proces een rol zal moeten spelen en de financiële middelen en technische deskundigheid die nodig zijn, is het absoluut noodzakelijk dat er een juridische entiteit wordt opgericht die in staat is om gedurende de uitvoeringsfase te zorgen voor een gecoördineerd beheer van de voor het SESAR-project bestemde middelen.

2.10 Er zijn maar weinig bedrijven betrokken bij de definitiefase en bovendien zijn die bedrijven niet representatief voor de Europese burgerluchtvaart als geheel. De Commissie dient eveneens kleinere belanghebbende partijen bij de definitiefase te betrekken, en vooral ook de nieuwe EU-lidstaten.

2.11 SESAR zal stap voor stap zijn beslag moeten krijgen. De laatste stap, de uitvoeringsfase, dient na aanvang zo snel mogelijk te worden afgerond. De Commissie dient duidelijke targets te stellen om zo de realisatie van het project te versnellen en de duur van de uitvoeringsfase te beperken.

2.12 Europese heffingen op het luchtverkeer dienen te worden verlaagd, aangezien dankzij SESAR de efficiëntie zal worden verhoogd.

Brussel, 6 juli 2006

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Anne-Marie SIGMUND