

**Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Rady o zriadení spoločného podniku na realizáciu európskeho systému riadenia letovej prevádzky novej generácie (SESAR)“**

KOM(2005) 602, konečné znenie – 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Rada sa 4. januára 2006 rozhodla podľa článku 171 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k horeuvedenej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 30. mája 2006. Spravodajcom bol pán McDonogh.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 428 plenárnom zasadnutí 5. a 6. júla 2006 (schôdza zo 6. júla 2006) 37 hlasmi za, 1 hlasmi proti, pričom 3 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

## 1. Úvod

1.1 SESAR je technologickou súčasťou iniciatívy na vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru, ktorá bola zahájená v roku 2004 na reorganizáciu riadenia leteckej dopravy. Zavedie nové komunikačné, kontrolné a výpočtové technológie medzi zemou a lietadlom, ktoré zlepšia prácu riadiacich letovej prevádzky a pilotov. V súčasnosti, zatiaľ čo pilotná kabína je čoraz viac automatizovaná, riadiaci letovej prevádzky a piloti naďalej komunikujú cez rádio.

1.2 SESAR patrí do novej generácie systémov riadenia leteckej dopravy a bude pre riadenie rastúcej leteckej dopravy veľmi dôležitý. SESAR podporí bezpečnosť, zmierni vplyv leteckej dopravy na životné prostredie a zabezpečí, aby Európa ostala na čele svetového leteckého trhu. Komisia vytvorí tento veľký priemyselný projekt spolu s organizáciou Eurocontrol a priemyselnými partnermi.

1.3 Európa bude mať najefektívnejšiu infraštruktúru riadenia leteckej dopravy na svete. Predpokladá sa, že prostredníctvom zvýšenia efektivity leteckej dopravy bude mať SESAR aktualizovanú čistú finančnú hodnotu 20 mld. eur. Priame či nepriame účinky projektu sa odhadujú na 50 mld. eur. Projekt vytvorí takmer 200 000 vysoko kvalifikovaných pracovných miest.

1.4 Predpoklady rastu leteckej dopravy v Európe poukazujú na to, že do roku 2025 doprava výrazne vzrastie. Tento rast nebude možný bez celkovej reorganizácie infraštruktúry riadenia leteckej dopravy, ktorej cieľom je optimalizovať letové trate a odstrániť preťaženie. SESAR posilní bezpečnosť leteckej dopravy, ktorú v súčasnosti ohrozujú zastaralé technológie a rozdrobené riadenie leteckej dopravy.

1.5 Európska komisia a Eurocontrol spoločne financujú zmluvu v hodnote 43 miliónov eur (50,5 milióna amerických dolárov), ktorú získalo konzorcium 30 leteckých spoločností, leteckých navigačných organizácií a leteckých výrobcov. Zmluva sa vzťahuje na prípravnú fázu výskumu riadenia leteckej dopravy jednotného európskeho vzdušného priestoru, ktorý bol predtým známy pod označením SESAME, ale teraz bol premenovaný na SESAR. Dvojročná prípravná fáza nebude

zahŕňať len navrhnutie budúceho systému riadenia leteckej dopravy, ale aj harmonogram jeho zavedenia do roku 2020.

1.6 Celkové náklady na prípravnú fázu, vrátane zmluvy na 43 miliónov eur, budú 60 miliónov eur. Európska komisia a Eurocontrol poskytnú rovnakým podielom polovicu nákladov, pričom Eurocontrol poskytne hotovosť, odborné znalosti a výskum. Európska komisia uviedla, že vývojová fáza si bude vyžadovať približne 300 miliónov eur ročne a bude financovaná zo zdrojov Komisie, priemyslu a Eurocontrolu. Už sa minulo 200 miliónov eur ročne na výskum a vývoj riadenia leteckej dopravy a tieto prostriedky budú presmerované do projektu SESAR.

1.7 Prípravnú fázu plne financuje Komisia a Eurocontrol. Predpokladá sa, že počas vývojovej fázy bude jednu tretinu nákladov projektu financovať priemysel vo všeobecnosti. Suma predstavuje približne 100 miliónov eur ročne počas siedmych rokov. EÚ prispeje sumou 100 miliónov eur ročne a Eurocontrol tiež sumou 100 miliónov eur ročne.

1.8 Ešte nie je jasné, kto zo strany priemyslu bude financovať akú časť zo sumy 100 miliónov eur ročne. Je potrebné stanoviť príspevok zo strany priemyslu, ale prvoradé je vyriešenie vážnych otázok ako sú práva duševného vlastníctva, podmienky hospodárskej súťaže, atď.

1.9 Suma peňazí, ktorou prispeje priemysel do projektu SESAR bude v konečnom dôsledku stanovená na základe súčasnej výšky nákladov na výskum a vývoj riadenia leteckej dopravy, ktoré sú 200 miliónov eur ročne, z čoho 75 miliónov eur poskytuje ANSPs (Air Navigation Service Providers – poskytovatelia letových navigačných služieb). Podstatná časť, ak nie celková suma týchto peňazí sa použije na projekt SESAR namiesto toho, aby bola rozdelená.

1.10 Spoločníkmi projektu sú centrá vývoja a výskumu riadenia leteckej dopravy EURAMID (European ATM Military Directors Conference), UK CAA (UK Civil Aviation Authority), neurópske podniky (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins), profesionálne organizácie (IFATCA, Eurocockpit-ECA a ETF).

1.11 Nasleduje zoznam spoločností, ktoré sú zapojené do prípravnej fázy:

UŽÍVATELIA: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, AEA (Association of European Airlines), ERAA (European Regions Airline Association), IATA (International Air Transport Association), IAOPA (International Council of Aircraft Owner and Pilot Association).

Poskytovatelia letových navigačných služieb: AENA (Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aérea), Austrocontrol, DFS (Deutsche Fluchtsicherung GmbH), DSN (Direction des Services de Navegacion Aérienne), ENAV, LFV (Luftfartsverket), LVNL (Air Traffic Control the Netherlands), NATS (National Air Traffic Services), NAV.

LETISKÁ: parížske letiská (Aéroports de Paris), BAA, Fraport (Frankfurt), Amsterdam, Mníchov, AENA, LFV.

PRIEMYSEL: Airbus, BAE Systems, EADS, INDRA, Selex, Thales ATM, Thales Avionics a Air Traffic Alliance.

## 2. Odporúčania a pripomienky

2.1 Každú iniciatívu, ktorá by sa snažila o modernizáciu riadenia leteckej dopravy v Európe je potrebné privítať ako konštruktívny krok.

2.2 Výsledkom by malo byť efektívnejšie plánovanie letových tratí, zvýšenie úspor paliva a skrátenie letového času pre cestujúcu verejnosť.

2.3 Vytvorenie funkčných blokov leteckého priestoru (FAB) by malo umožniť optimálne využitie leteckého priestoru a zároveň umožniť dodržiavanie regionálnych dohôd a zohľadniť životné podmienky a záujem miestnych samospráv (velkomiest, miest, obcí) nachádzajúcich sa pod blokmi leteckého priestoru.

2.4 Aby nedochádzalo k duplicite aktivít v oblasti výskumu a vývoja, projekt SESAR by nemal viesť k zvýšeniu celkového podielu užívateľov vzdušného priestoru na aktivitách v oblasti výskumu a vývoja.

2.5 Po pristúpení Európskeho spoločenstva k Eurocontrolu, Komisia a Eurocontrol podpísali rámcovú dohodu o spolupráci

pri realizácii jednotného európskeho vzdušného priestoru a pri výskumnej a vývojovej činnosti v oblasti riadenia leteckej dopravy. Mala by sa tým zlepšiť bezpečnosť a prevádzková výkonnosť poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

2.6 Spoločný podnik musí zaujať integrovaný prístup a v spojenom úsilí partnerstva verejného a súkromného sektora pri riešení všetkých otázok (technických, prevádzkových, regulačných a inštitucionálnych) zabezpečiť bezproblémový prechod z prípravnej fázy do fázy realizácie a od výskumu a vývoja až po rozmiestnenie.

2.7 Rozsah financovania spoločného podniku by mal byť po skončení prípravnej fázy prehodnotený. Všetky strany budú musieť zvážiť vplyv akýchkoľvek dodatočných nákladov, ktoré by mali byť financované zo strany súkromného sektora prostredníctvom mechanizmu poplatkov od užívateľov, pretože sa to môže prejavovať na výdavkoch cestujúcej verejnosti.

2.8 Verejný rozpočet na fázu realizácie projektu SESAR by sa mal doplniť príspevkami súkromného sektora.

2.9 Vzhľadom na množstvo aktérov, ktorí sa budú musieť do tohto procesu zapojiť a potrebné finančné zdroje a technické znalosti, je úplne nevyhnutné zriadiť právny subjekt, ktorý by bol schopný zabezpečovať koordinované riadenie finančných prostriedkov pridelených projektu SESAR počas fázy jeho realizácie.

2.10 Počet podnikov zapojených do prípravnej fázy je obmedzený a nereprezentuje európsky letecký priemysel ako celok. Európska komisia rozšírila účasť na prípravnej fáze aj o menšie podniky, najmä z nových členských štátov.

2.11 Realizáciu spoločného podniku SESAR bude potrebné vykonať postupne. Konečná fáza realizácie by sa mala plne uskutočniť čo najskôr. Komisia by mala vytvoriť jasné termíny, aby urýchlila realizáciu projektu a krátila dĺžku trvania fázy realizácie.

2.12 Zvýšenou výkonnosťou, ktorú prinesie projekt SESAR by sa mali znížiť poplatky európskej leteckej dopravy.

V Bruseli 6. júla 2006

Predsedička  
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru  
Anne-Marie SIGMUND