



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 25.11.2005
COM(2005) 602 konč

2005/0235 (CNS)

SPOROČILO KOMISIJE SVETU

o projektu za uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) in ustanovitvi skupnega podjetja SESAR

Predlog

UREDBA SVETA

o ustanovitvi skupnega podjetja za uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)

(predložila Komisija)

{SEC(2005)1532}

SPOROČILO KOMISIJE SVETU

o projektu za uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) in ustanovitvi skupnega podjetja SESAR

1. Uvod

Zračni promet prispeva 220 milijard EUR v evropski bruto domači proizvod in zaposluje 3,1 milijona oseb. Prav tako je pomemben element evropske kohezije, saj omogoča hiter in učinkovit pretok blaga in oseb, pa tudi nujno dostopnost do oddaljenih regij.

Razvojne projekcije zračnega prometa kažejo, da se bo v prihodnjih 20 letih več kot podvojil, na nekaterih območjih, predvsem v srednji Evropi, pa celo potrojil¹.

Razvoj infrastrukture zračnega prometa zato postaja prednostna naloga za evropsko rast, ki med drugim temelji na izvedbi velikih industrijskih projektov z visoko tehnološko vrednostjo, kot sta GALILEO (satelitska radionavigacija) in ITER (jedrska fuzija).

Mednje se uvršča tudi SESAR. Namen tega projekta je uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa. Naš interes je razviti tehnologije, načine organizacije in industrijske komponente, ki lahko zagotovijo varnost in pretočnost zračnega prometa v prihodnjih 20 letih v Evropi in po svetu.

Je tudi odgovor Evropske skupnosti na vizijo skupine na visoki ravni o enotnem nebu in priporočila Svetovalnega sveta za raziskovanje na področju aeronavtik v Evropi (ACARE), ki sta pozvala k „revoluciji“ zračnega nadzora, da bi bila Evropa kos izzivom, ki jih prinaša njen gospodarski in socialni razvoj.

S svojim odločilnim prispevkom k razmahu letalskega sektorja v Evropi se projekt vključuje v lizbonski cilj narediti Evropsko unijo za „najbolj konkurenčno in najbolj dinamično na znanju temelječe gospodarstvo na svetu“². Rezultati izvedene študije učinkov so pokazali, da bo ta projekt pomembno prispeval k evropski rasti in spodbudil odpiranje delovnih mest z visoko dodano vrednostjo v Evropi.

Navsezadnje gre za enega od infrastrukturnih „projektov skupnega interesa“, ki jih je opredelil Evropski svet³.

¹ Predvidevanja Eurocontrola.

² SESAR je bil ponovno omenjen v različnih prispevkih Komisije v lizbonskem procesu.

³ Resolucije Sveta z dne 24.10.1994 (94/C 309/02), z dne 17.11.1995 (95/C 317/01) in z dne 19.7.1999 (1999/C 222/01). Odločba Parlamenta in Sveta 1692/96/ES z dne 23.7.1996. Predlog Komisije COM(2004) 475, 14. 7. 2004.

2. NADZOR ZRAČNEGA PROMETA: POMEMBEN ELEMENT ZRAČNIH OPERACIJ

Naloga nadzora zračnega prometa (NZP) je zagotoviti varnost in rednost letov. Danes v glavnem temelji na napravah za nadzor in upravljanje zrakoplovov, ki so nameščene na tleh, ter predvsem na delu kontrolorjev zračnega prometa. Piloti v svojih kabinah so v resnici precej „slepi“, saj so njihove „oči“ oči kontrolorjev, ki jim narekujejo zračne poti.

2.1. Hitro spreminjajoča se institucionalna ureditev

Enotno evropsko nebo⁴, ki je bilo sprejeto marca 2004 in je že daleč v izvedbeni fazi, korenito spreminja organizacijo navigacijskih služb zračnega prometa. Določa jasno organizacijo vlog in odgovornosti med nadzornimi organi in ponudniki storitev ter vzpostavlja čezmejne bloke zračnega prostora, zaradi katerih zračne poti in strukture zračnega prostora niso več opredeljene glede na meje, ampak glede na operativno stanje prometa.

Ta reforma bo z uvedbo novih učinkovitejših metod delovanja in odločanja, ki bodo temeljile na posvetovanju držav članic in industrije, omogočila obsežno reorganizacijo sektorja.

2.2. Zastarela infrastruktura

Medtem ko je panoga v polnem razmahu in se je skupna učinkovitost sistema izboljšala, pa se je oprema le malo razvila. Velike rasti zračnega prometa v zadnjih 20 letih v resnici ni spremljala bistvena posodobitev nadzornega sistema zračnega prometa. V dobi informacijske družbe se kontrolor in pilot še vedno pogovarjata, pri tem pa uporabljata enako radijsko opremo kot včasih⁵. Medtem ko pilotska kabina postaja vedno bolj avtomatizirana, se mora kontrolor pri svojem delu še vedno v veliki meri opirati na pričakovanje morebitnih težav in ovir. Stopnji zanesljivosti in varnosti zračnega prometa, ki sta v primerjavi z drugimi načini prevoza izjemno visoki, sta se večinoma lahko ohranili zaradi znatnega povečanja števila osebja, kar je omogočilo boljšo razporeditev prometa, pa tudi zaradi skupnih prizadevanj vseh evropskih kontrolorjev, pri čemer pa se način dela ni spremenil. Ker se zmogljivosti približujejo kritični ravni, je nujen kvalitativni preskok.

2.3. Nujna tehnološka reforma

Zaradi zastarelosti in pretiranih lokalnih posebnosti sedanji sistemi nadzora zračnega prometa niso prilagojeni hitremu, gospodarnemu in zanesljivemu razvoju letalstva v Evropi, medtem ko se potrebe v tej panogi hitro spreminjajo:

- potniki želijo učinkovit, cenovno sprejemljiv in zelo varen prevoz,
- varstvo okolja postaja zelo pomembna omejitev skladnega razvoja mobilnosti,

⁴ Uredba (ES) št. 549/2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega neba. Uredba (ES) št. 550/2004 o zagotavljanju navigacijskih storitev zračnega prometa. Uredba (ES) št. 551/2004 o organizaciji in uporabi zračnega prostora. Uredba (ES) št. 552/2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa.

⁵ To med drugim povzroča varnostne težave, povezane s preobremenjenostjo frekvenc in nesporazumi, do katerih lahko pride pri navodilih nekaterih in dejanjih drugih.

- 11. september 2001 je pokazal, da letalo lahko ogrozi varnost prebivalstva.

Spremembe, ki so potrebne za upoštevanje novega pristopa do zračnega prometa, ne morejo temeljiti na sedanjem sistemu:

- tehnologije, nekatere med njimi so stare več desetletij, se približujejo mejnim razvojnim zmožnostim, predvsem da bi lahko popolnoma izkoristile napredek na področju telekomunikacij in satelitske navigacije,
- pomanjkljivo prilagajanje tehničnemu razvoju omejuje predvsem zrakoplove, ki morajo slediti strogim in vnaprej določenim potem, ki niso optimalne z vidika porabe energije in emisij hrupa,
- pretirano prilagajanje različnih sistemov lokalnim posebnostim je sicer omogočilo operaterjem, da so zadovoljili pritisk prometa, vendar slabi celoten sistem ter otežuje tako operativno kot tehnično interoperabilnost,
- med državami Unije obstajajo velike razlike med stopnjami opremljenosti in trenutno učinkovitostjo zračnega nadzora, kar škodi skupni učinkovitosti.

Razvojne težnje sektorja ne gredo nujno v pravo smer:

- Gibanje stroškov evropskega nadzornega sistema (danes okrog 7 milijard EUR na leto) je trenutno v celoti proporcionalno z rastjo prometa. Nadzor zračnega prometa bo brez proaktivnega pristopa in ob sledenju scenariju nadaljevanja današnjih trendov leta 2020 stal med 14 in 18 milijardami EUR na leto.
- Čeprav je varnost zračnega prometa na svetovni ravni postopoma dosegla zelo visoko raven, pa podatki o varnosti v Evropi kažejo, da so se v zadnjih petih letih pripetile tri velike nesreče, ki so bile neposredno povezane s pomanjkljivostmi pri zračnem nadzoru⁶. Tudi analiza gibanj nesreč v zračnem prometu še naprej vzbuja skrbi. Čeprav je Skupnost sprejela proaktiven pristop, predvsem z ustanovitvijo Evropske agencije za varnost v letalstvu, ki mora z razvojem pridobiti osrednjo vlogo pri reševanju vseh vprašanj v zvezi z varnostjo v zraku, obstaja bojazen, da bi ob velikem povečanju prometa in vedno bolj zastareli opremi tveganje letalske nesreče doseglo za evropske državljane povsem nesprejemljivo raven.
- Neusklajen razvoj sistemov, ki smo mu trenutno priča, povzroča previsoke stroške in velike zamude pri uvajanju nove opreme ter tako povzroča dvojno škodo, zaradi česar so uporabniki dvojno prikrajšani pri stroških in učinkovitosti, kontrolorji pa prisiljeni delati z zaostalimi in neučinkovitimi orodji⁷.

3. PROJEKT SESAR

3.1. SESAR: zračni nadzor nove generacije

Rast zračnega prometa Evropi narekuje nujno posodobitev infrastrukture zračnega nadzora. SESAR bo s korenitim izboljšanjem upravljanja zračnega prometa omogočil, da bomo z optimalno izrabo obstoječe infrastrukture kos omejitvam zračnega prostora in perečemu pomanjkanju letaliških zmogljivosti.

⁶ Paris-Roissy leta 2000, Milan Linate leta 2001, Überlingen leta 2002. K temu lahko prištejemo povprečno 9 nesreč na leto s posredno vpletenostjo NZP.

⁷ Najbolj zgovoren je primer omrežja telekomunikacij v zračnem prometu, ki je bilo opredeljeno in standardizirano po zastarelem modelu pred internetno tehnologijo in ki še danes ni razprostrto.

SESAR je tehnološki sveženj enotnega evropskega neba: z njim bo lahko tehnična in operativna infrastruktura pospremila in olajšala institucionalno reformo. Med drugim se bo oprl na zakonska sredstva in nove metode dela, ki jih dovoljuje enotno nebo, pa tudi na strokovno znanje in izkušnje Eurocontrola, kar bo zagotovilo dejansko uvajanje tehnološkega napredka na terenu.

Gre za uresničitev velikega tehnološkega preskoka, na primer na področjih povezav podatkov med letalom in tlemi, satelitske navigacije in samodejnega upravljanja poti zrakoplovov v realnem času. Omogočil bo najučinkovitejšo izrabo neverjetnega razvoja računskih in komunikacijskih tehnologij ob upoštevanju nujnih zahtev po varnosti in zanesljivosti od faz zasnove sistemov naprej.

Združene države, ki se soočajo z enakimi težavami, so že uvedle projekt nove generacije sistema zračnega prometa (NGATS: Next Generation Air Transport System). SESAR je evropski odgovor, s katerim bi utrdili položaj, ki ga ima Evropa v tem sektorju. Ker gre za svetovni trg, je industrijski izziv velik.

4. SESAR JE VELIK EVROPSKI INDUSTRIJSKI PROJEKT

Projekt SESAR se uvršča med evropske industrijske dosežke, kot so Ariane, Airbus in GALILEO. Povezuje raziskovalna prizadevanja in usmerja inovacijsko sposobnost Evrope, iz evropske infrastrukture zračnega nadzora pa bo naredil najsodobnejšo in najučinkovitejšo infrastrukturo na svetu.

SESAR omogoča povezavo in racionalizacijo razvoja sistemov zračnega nadzora nove generacije, kar na zgodnji stopnji ustvarja ekonomijo velikega obsega, kasneje pa tudi pomembne prednosti pri obratovanju in vzdrževanju teh sistemov. Študija, izvedena na račun Komisije, ki je združila predstavnike posvetovalnega organa panoge, omenja **neto sedanjo finančno vrednost v višini 20 milijard EUR** za uresničitev projekta SESAR.

Skupna analiza, ki upošteva vpliv projekta SESAR na celotni evropski letalski sektor, je pokazala, da bo projekt omogočil odprtje več tisoč dodatnih delovnih mest v celotnem letalskem sektorju.

Evropska letalska industrija bo s tehnološkim napredkom, ki ga bo dosegla s projektom SESAR, pridobila trden položaj na izvoznih trgih. Po drugi strani lahko takšen napredek evropskim zrakoplovom omogoči, da so korak pred tujimi tekmeci.

Vpliv projekta SESAR na varnost je zelo velikega pomena. Sedanja razdrobljenost operativnih sistemov in postopkov ter zastarelost tehnologij sta postali nesprejemljivi, še posebej, ker je varnost glavni cilj zračnega nadzora. Uporaba sodobnih, varnih in zanesljivih tehnologij ter poenotenje infrastrukture zračnega nadzora prinašata odločilne koristi za varnost zračnega prometa.

Okoljski vplivi projekta SESAR bodo prav tako precejšnji, predvsem z uporabo velikih dosežkov projekta GALILEO, s čimer bo mogoče predlagati bolj direktne letalske poti, ki bodo tako učinkovitejše z okoljskega vidika. Ocenjuje se, da bi lahko v tej panogi pri vsakem letu dosegli od 4 do 6-odstotno zmanjšanje izpustov

toplogrednih plinov⁸. Po drugi strani pa bosta vedno večja natančnost in prožnost, ki ju nudijo satelitska navigacija ter pripomočki za pristajanje in vzletanje nove generacije, pomagali kar najbolje izkoristiti zračne poti okrog letališč, da bi lahko bolje upoštevali pritiske okoliških prebivalcev. Vendar so te pridobitve vezane na vsak opravljen let, veliko povečanje števila letov pa bo v celoti negativno vplivalo na okolje, česar pa SESAR ne more popolnoma preprečiti. Zato je nujno treba predvideti dopolnilne ukrepe za zmanjšanje vpliva letalskega prometa na okolje⁹.

5. UPRAVLJANJE PROJEKTA SESAR: KLJUČNI DEJAVNIK USPEHA

5.1. Ne zaiti v slepo ulico pri odločanju

Težave pri posodabljanju infrastrukture zračnega prometa nastajajo tudi zaradi težav pri odločanju. Udeleženci pri zračnem nadzoru so zelo različnih vrst in položajev, razlike med njimi pa so še večje zaradi zemljepisnih razlik.

Kot pri projektu GALILEO bo z opiranjem na institucionalne mehanizme Skupnosti ter prožno in izvirno upravljavsko organizacijo mogoče preseči sedanje ovire.

5.2. Enotno evropsko nebo: institucionalna rešitev

Skupnost ima z zakonskimi instrumenti, ki jih je uvedla v okviru enotnega evropskega neba, na voljo učinkovite mehanizme sprejemanja odločitev, ki puščajo veliko prostora posvetovanjem, predvsem preko Odbora za enotno nebo, ki ga sestavljajo države članice, in posvetovalnega organa panoge, v katerem sodeluje vsa industrija. Sklepi so torej zavezujoči del izvedbenih uredb in takšna je tudi njihova pravna moč.

5.3. Skupno podjetje SESAR

SESAR bo povezal raziskovalne in razvojne sklade za uresničitev nove generacije sistemov ter omogočil poenotenje ravni opremljenosti različnih držav Unije in razvoj nove infrastrukture evropskega letalstva.

Takšna politika se mora razviti v javno-zasebnem partnerstvu, ki bo povezalo institucionalno sposobnost dolgoročnega vlaganja in delitev tveganja z industrijo. Projekt mora biti upravičen do javnih in zasebnih finančnih sredstev, in sicer v programskem in ne proračunskem duhu, kar bo olajšalo postopno in dokončno prilagoditev industrije.

Zato mora nujno biti na voljo prožna in odzivna struktura, ki deluje kot pravna oseba za sklepanje pogodb, potrebnih za vzpostavitev evropskega sistema zračnega nadzora. Kljub temu pa je treba ohraniti tesne vezi z javnimi organi oblasti, pristojnimi za sprejemanje zakonskih predpisov.

⁸ Podatki Eurocontrola.

⁹ Komisija je predvsem sprejela Sporočilo o zmanjšanju učinkov letalskega prometa na podnebne spremembe (KOM(2005)459 konč).

SESAR je predvsem ambiciozen raziskovalni in razvojni projekt in kot takšen bo lahko upravičen do finančnih sredstev Skupnosti iz okvirnih programov za raziskave in iz vseevropskih omrežij, ki sicer izrecno predvidevajo možnost financiranja ukrepov tehnološkega razvoja. Zaradi tega člen 171 Pogodbe daje Skupnosti na voljo učinkovito sredstvo, ki se je izkazalo pri projektu GALILEO: **skupno podjetje**.

Takšno skupno podjetje je del Lizbonske strategije, saj omogoča združevanje javnih in zasebnih sredstev za skupni cilj. Po drugi strani je dovolj prožno, da lahko samo vodi raziskovalne projekte ali se učinkovito in sodejavno poveže z drugimi pobudami in tako zagotovi skladnost celote.

Predlog uredbe o ustanovitvi skupnega podjetja in oblikovanju njegovega statuta je priložen temu sporočilu.

Prednosti skupnega podjetja so, da:

- zagotavlja enotno upravljanje proračuna iz najrazličnejših virov,
- omogoča Skupnosti (državam članicam in Komisiji), da ohrani politični nadzor nad projektom SESAR,
- je porok za popolno usklajenost med ukrepi Komisije v okviru enotnega evropskega neba in ukrepi, ki se jih zahteva za SESAR,
- zagotavlja usklajenost projektov, ki zadevajo zelo različne akterje (letalske, vojaške, proizvodne družbe, ponudnike storitev...),
- lahko uživa podporo Eurocontrola¹⁰, in sicer na način, ki ga pozna SESAR,
- lahko v polni meri pritegne industrijo, predvsem preko prenosov zasebnih sredstev nadnacionalne narave,
- prejema prispevek uporabnikov, ki se iz pristojbin na zračnih poteh neposredno pobira za projekte skupnega interesa,
- dopušča možnost razširitve partnerstva SESAR na tretje države.

Skupno podjetje bo nastopalo v smislu vodje projekta. V veliki meri se bo opiralo na zunanje strokovne napore, ki jih bodo vlagali predvsem njegovi člani. Ustanoviti ga je treba hitro, da prevzame posodobitveni načrt, ki izhaja iz opredeljitvene faze, in na podlagi tega pripravi program dela.

6. SESAR JE PROJEKT PO FAZAH

Glede na razlike med nadzornimi sistemi v Evropi in raznolikost sedanjih zračnih flot si je treba prizadevati za uvedbo prehoda, ki bo zagotovil kontinuiteto in kakovost storitev, namenjenih uporabnikom evropskega zračnega prostora.

Tudi SESAR opredeljuje več faz, s katerimi bi izvajanju sprememb vlili prožnost in kar najbolj zmanjšali prehodna tveganja.

¹⁰ Predvsem uporabo strategije ATM2000+.

6.1. Opredelitvena faza (2005–2007)

Opredelitvena faza omogoča predvsem uresničitev posodobitvenega načrta upravljanja zračnega prometa v Evropi. Določa različne tehnološke faze, ki jih je treba izvesti, posodobitvene prednostne naloge in časovne razporede operativne izvedbe.

Za opredelitveno fazo, ki jo sofinancira Eurocontrol, bo potrebnih 60 milijonov EUR, katerih polovico zagotavlja Skupnost iz naslova vseevropskih prometnih omrežij. Faza se je trenutno šele začela in se bo končala konec leta 2007. Je sad dveletnih prizadevanj skupine, ki jo sestavlja okrog 200 oseb in v kateri sodeluje vsa industrija, kar kaže na močno privrženost in vključenost akterjev s tega področja projektu SESAR.

6.2. Izvedbena faza (2008–2020)

Opredelitveni fazi sledi **izvedbena faza**, ki jo sestavljata dve zaporedni fazi:

• Razvoj (2008–2013)

Ta faza bo po eni strani omogočila razvoj osnovnih tehnologij, na katerih bo temeljila nova generacija sistemov. Po drugi strani bo omogočila velik napredek pri delovanju, predvsem pri razvoju pomoči pri nadzoru in razdelitvi nekaterih nalog med tlemi in letalom, da bi kontrolorja razbremenili nalog, ki jih v nekaterih fazah leta lahko izvede pilot (denimo v fazi prileta).

• Razširitev (2014–2020)

Gre za fazo obširne namestitve novih sistemov in posplošeno izvedbo povezanih funkcionalnosti. Sistem upravljanja zračnega prometa, ki bo izšel iz te zadnje faze, ustreza novi generaciji nadzora. Ta novi sistem bo potrojil svoje zmogljivosti v primerjavi s trenutnim položajem, stopnja varnosti bo večja najmanj za faktor 10, stroški delovanja na enoto pa bodo občutno nižji od sedanjih.

Skupno podjetje je treba ustanoviti čimprej, celo pred zaključkom opredelitvene faze, da bi lahko prevzelo posodobitveni načrt, ki je trenutno v pripravi, in na njegovi podlagi pripravilo program dela. Tako bo lahko izkoristilo dinamiko opredelitvene faze in jo ohranilo tudi med dejanskim izvajanjem priporočil industrije.

6.3. Udeleženci in financiranje

Spodnja preglednica prikazuje različne finančne roke projekta in navaja akterje, ki bodo zadolženi za izvedbo teh financiranj.

Finančna analiza Komisije je pokazala, da bodo za ustanovitveno, razvojno in utrditveno fazo projekta potrebna finančna sredstva v višini okrog **300 milijonov EUR na leto**:

Faza	Leta	Financiranje	Udeleženci
Opredelitev	2005–2007	60 milijonov EUR: Eurocontrol (30 milijonov EUR) Skupnost (30 milijonov EUR)	Eurocontrol
Razvoj	2008–2013	300 milijonov EUR letno: Skupnost (100 milijonov EUR) Eurocontrol (100 milijonov EUR) Industrija in drugi (100 milijonov EUR)	Skupno podjetje
Razširitev	2014–2020	Industrija	Industrija

Vsi navedeni zneski razen zneskov za opredeljitveno fazo so okvirni. Natančno določeni bodo med prvo fazo, ki trenutno poteka, v zvezi z njimi pa bo Komisija v letu 2006 pripravila posebno sporočilo.

Posebej je treba omeniti, da financiranje in nadzor celotnega projekta SESAR po koncu razvojne faze leta 2013 preideta na industrijo. Skupno podjetje se bo na koncu te faze in na podlagi doseženega napredka pri uresničevanju njenih ciljev preobrazilo v prvi vrsti v zasebni organ (denimo kot družba evropskega prava), ki bo zagotavljal razvoj projekta v skladu z začetnimi ambicijami, pri čemer se bo izogibal navzkrižju interesov. Takšna struktura bo morala javnim organom oblasti kljub temu omogočiti, da še naprej sodelujejo v projektu, predvsem kot lastniki materialnih in nematerialnih sredstev, financiranih iz javnih skladov. Takšna udeležba bo olajšala tudi nadzor nad delom, predvsem pri nalogah v zvezi z mednarodnim sodelovanjem in standardizacijskimi postopki.

Viri proračunskih sredstev bodo:

- **Evropska skupnost** preko okvirnih programov za raziskave in razvoj¹¹ ter vseevropskih omrežij. Od opredeljitvene faze naprej je finančna udeležba Skupnosti strogo omejena na trajanje nove finančne perspektive 2007-2013¹²,
- sredstva **industrije**,
- proračun **Eurocontrola**,
- proračunska sredstva iz **pristojbin na zračnih poteh**, ki se bodo pobirale v skladu s členom 15(1) uredbe o zagotavljanju storitev, sprejete v okviru enotnega neba,
- prispevki **drugih novih članov** skupnega podjetja, vključno s tretjimi državami.

¹¹ Komisija bo v zvezi s tem seznanjala Svetovni svet za raziskovanje na področju aeronavtika v Evropi (ACARE) o programih skupnega podjetja.

¹² Morebitno spremembo letnih zneskov v breme proračuna Skupnosti bo treba odobriti na razpravah o proračunskem postopku za zadevno leto, pri čemer se ne smejo preseči zgornje meje, ki bodo s sklepi, sprejetimi na podlagi predloga COM(2004) 475 konč., odobrene za „projekte skupnega interesa“.

7. SKLEP

Študija učinkov v zvezi s projektom posodobitve evropske infrastrukture zračnega nadzora, ki so jo dopolnile razprave z akterji na tem področju, predvsem posvetovanje držav članic v okviru odbora za „enotno nebo“, socialnih partnerjev in industrije, je pokazala, da je edina rešitev za Evropo pri razvoju nove generacije sistemov zračnega nadzora v združitvi moči pri velikem industrijskem projektu.

Za opredeljitveno fazo projekta SESAR, ki že poteka, sta značilni tolikšna zavzetost in privrženost, kakršne v krogih zračnega prometa še ni bilo. To tudi kaže, kako je to nujno za skupnost zračnega prometa in kako velike so pričakovane koristi od projekta SESAR.

SESAR bo resničen korak naprej, kar zadeva učinkovitost, saj bo zagotovil tehnologije, s katerimi bo mogoče bolje izkoristiti zmogljivosti naprav in ljudi. SESAR bo še bolj razvil ekonomije velikega obsega, in sicer z racionalizacijo razvojnih projektov ter poenotenjem in interoperabilnostjo vzpostavljenih sistemov.

SESAR bo omogočil tudi večjo okoljsko učinkovitost vsakega leta posebej, in sicer z zmanjšanjem preobremenjenosti, ki v smislu onesnaževanja veliko stane, in z optimizacijo letalskih poti glede na okoljske omejitve.

SESAR bo navsezadnje omogočil veliko večjo varnost zračnega prometa, ki jo danes omejujeta zastarelost tehnologij in pomanjkanje homogenosti zračnega nadzora v Evropi. Zagotovo bo prav v tem smislu takšen projekt največ prispeval za celotno evropsko družbo, predvsem za državljane, ki si želijo predvsem varnosti.

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1. Utemeljitev in cilji predloga

Projekcije razvoja zračnega prometa v Evropi kažejo, da se bo v prihodnjih 20 letih v določenih regijah, predvsem v srednji Evropi, zračni promet več kot podvojil, celo potrojil.

Razvoj infrastrukture zračnega prometa zato postaja prednostna naloga za evropsko rast, ki sicer temelji na izvajanju velikih industrijskih projektov z visoko tehnološko vrednostjo, kot sta GALILEO (satelitska radionavigacija) in ITER (jedrska fuzija).

Mednje se uvršča tudi SESAR. Namen tega projekta je uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa. Naš interes je razviti tehnologije, načine organizacije in industrijske komponente, ki lahko zagotovijo varnost in pretočnost zračnega prometa v prihodnjih 20 letih v Evropi in po svetu.

Cilj predloga je ustanoviti skupno podjetje SESAR, ki bo zagotavljalo medsebojno usklajenost in kohezijo projekta ob spodbujanju partnerstva med Skupnostjo in drugimi javnimi in zasebnimi ustanovami in organi.

1.2. Splošno ozadje

Zaradi zastarelosti in pretiranih lokalnih posebnosti sedanji sistemi nadzora zračnega prometa niso prilagojeni hitremu, gospodarnemu in zanesljivemu razvoju letalstva v Evropi, medtem ko se potrebe v tem sektorju hitro spreminjajo:

- potnik želi učinkovit, cenovno sprejemljiv in zelo varen prevoz,
- varstvo okolja postaja zelo pomembna omejitev skladnega razvoja mobilnosti,
- 11. september 2001 je pokazal, da letalo lahko ogrozi varnost prebivalstva.

Spremembe, ki so potrebne za upoštevanje novega pristopa do zračnega prometa, ne morejo temeljiti na sedanjem sistemu:

- Tehnologije, nekatere med njimi so stare več desetletij, se približujejo mejnim razvojnim zmožnostim, predvsem da bi lahko popolnoma izkoristile napredek na področju telekomunikacij in satelitske navigacije.
- Pomanjkljivo prilagajanje tehničnemu razvoju omejuje predvsem zrakoplove, ki morajo slediti strogim in vnaprej določenim potem, ki niso optimalne z vidika porabe energije in emisij hrupa.
- Pretirano prilagajanje različnih sistemov lokalnim posebnostim je sicer omogočilo operaterjem, da so zadovoljili pritisk prometa, vendar slabi celoten sistem ter otežuje tako operativno kot tehnično interoperabilnost. Poleg tega to postavlja vprašanje globalne zmogljivosti sistema, da se razvija v smeri novih funkcionalnih možnosti.

- Med državami Unije obstajajo velike razlike med stopnjami opremljenosti in trenutno učinkovitostjo zračnega nadzora, kar škodi skupni učinkovitosti.

Razvojne težnje sektorja ne gredo nujno v pravo smer:

- Gibanje stroškov evropskega nadzornega sistema (danes približno 7 milijard EUR na leto) je zaenkrat globalno sorazmerno s porastom prometa. Nadzor zračnega prometa bo brez proaktivnega pristopa in ob sledenju scenariju nadaljevanja današnjih trendov leta 2020 stal med 14 in 18 milijardami EUR na leto.
- Čeprav je varnost zračnega prometa na svetovni ravni postopoma dosegla zelo visoko raven, pa podatki o varnosti v Evropi kažejo, da so se v zadnjih petih letih pripetile tri velike nesreče, ki so bile neposredno povezane s pomanjkljivostmi pri zračnem nadzoru. Tudi analiza gibanj nesreč v zračnem prometu še naprej vzbuja skrbi. Čeprav je Skupnost sprejela proaktiven pristop, predvsem z ustanovitvijo Evropske agencije za varnost v letalstvu, ki bo morala dobiti osrednjo vlogo pri reševanju vseh vprašanj v zvezi z varnostjo v zraku, obstaja bojazen, da bi ob velikem povečanju prometa tveganje letalske nesreče doseglo za evropske državljanke povsem nesprejemljivo raven.

Neusklajen razvoj sistemov, ki smo mu trenutno priča, povzroča previsoke stroške in velike zamude pri uvajanju nove opreme, zaradi česar so uporabniki dvojno prikrajšani pri stroških in učinkovitosti, kontrolorji pa prisiljeni delati z zaostalimi in neučinkovitimi orodji.

1.2.1. Veljavne določbe na področju predloga

Na področju predloga ni veljavnih določb.

1.2.2. Medsebojna usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije

Enotno evropsko nebo, ki je bilo sprejeto marca 2004 in ki je že daleč v izvedbeni fazi, korenito spreminja organizacijo navigacijskih služb zračnega prometa. Določa jasno organizacijo vlog in odgovornosti med nadzornimi organi in izvajalci storitev ter vzpostavlja čezmejne bloke zračnega prostora, zaradi katerih zračne poti in strukture zračnega prostora niso več opredeljene glede na meje, ampak glede na operativno stanje prometa. SESAR je tehnološki sveženj enotnega evropskega neba.

Predlog se poleg tega vključuje v uporabo Lizbonske strategije, tako da povezuje in usmerja raziskovalna prizadevanja in evropsko tehnološko inovativnost, da bi spodbudili rast in ustvarjanje delovnih mest v Evropi.

SESAR je končno eden od infrastrukturnih „projektov skupnega interesa“, ki jih je opredelil Evropski svet: Resolucije Sveta z dne 24.10.1994 (94/C 309/02), z dne 17.11.1995 (95/C 317/01) in z dne 19.07.1999 (1999/C 222/01). Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23.07.1996. Predlog Komisije COM(2004) 475 z dne 14.07.2004.

2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN ANALIZA VPLIVA

2.1. Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

2.1.1. Uporabljene metode posvetovanja, glavni ciljni sektorji in splošen profil tistih, ki so odgovorili

Posvetovalni organ panoge, ki je bil ustanovljen z okvirno uredbo enotnega evropskega neba (Uredba (ES) št. 549/2004) in ki ga sestavljajo predstavniki celotne industrije civilnega letalstva (vključno s socialnimi partnerji), je ustanovil posebno podskupino, zadolženo, da se vključi v študijo ekonomskega vpliva in analizo različnih možnih načinov upravljanja projekta SESAR.

Rezultate te študije so skupaj predstavili članom posvetovalnega organa panoge ter Odboru za enotno nebo, ki ga sestavljajo predstavniki držav Unije.

2.1.2. Povzetek prejetih odgovorov in način njihovega upoštevanja

Stalna vključenost udeležencev v analizo ekonomskega vpliva in upravljanje je omogočila potrditev hipoteze o izračunih in sprotno zbiranje pripomb in predlogov.

Poleg tega je Komisija pri pripravi svojega predloga upoštevala pripombe, podane med zaključno predstavitvijo študije.

2.2. Pridobivanje in uporaba strokovnega znanja in izkušenj

Opiranje na zunanje strokovno znanje in izkušnje razen v okviru študije o ekonomskem vplivu in načinu upravljanja ni bilo potrebno.

2.3. Analiza vpliva

Možnost „nič narediti“ se ujema s stanjem, v katerem se po Evropi razpršeno lotevajo raziskovalnih in razvojnih dejavnosti ter uvajanja nove opreme za zračni nadzor. Vloga Komisije je omejena na določanje standardov interoperabilnosti sistemov, vendar njihov obstoj ne bo povečal inovativnosti: standardi dejansko inovacijam zagotovijo mesto, namesto da bi jih pospeševali. Po tem scenariju bo še naprej obstajala visoka stopnja razdrobljenosti evropske infrastrukture zračnega nadzora, pomanjkanje trdnih temeljev raziskovanja pa tvega, da ne bo dalo dovolj tehnoloških inovacij, potrebnih za obnovo sistemov. Poleg tega bodo postopki sprejemanja odločitev še naprej neučinkoviti zaradi ločitve tehnološke dejavnosti in zakonske podlage za izvajanje. Ta možnost bi morala pripeljati do stanja, v katerem infrastruktura zračnega nadzora ni sposobna sprejeti zaželenega porasta prometa, kar se bo odražalo v slabih operativnih in finančnih rezultatih. Strošek preobremenjenosti je bil ocenjen na 20 milijard EUR in z vidika varnosti je tveganje realno, saj bodo sistemi za nadzor delovali na pragu zasičenosti in uporabljali zastarelo opremo.

Druga možnost, ki smo jo preučili, poskuša vzpostaviti centralni evropski organ, ki bi nadomestil nacionalne in lokalne organe, njegova edina odgovornost pa bi bila uvesti v obratovanje proizvode, ki bi jih razvil. Vendar je tej možnosti resno nasprotovala večina udeležencev, s katerimi smo se posvetovali.

Ponudniki navigacijskih storitev zračnega prometa tako menijo, da je na področju, ki postaja vse bolj konkurenčno ravno zaradi enotnega neba, oprema bistvena sestavina njihovega proizvodnega orodja, zato je nad tem pomembno ohraniti vsaj nekaj strateškega nadzora. Socialni partnerji, ki sicer priznavajo, da bi bilo poenotenje „od zgoraj“ zaželeno, so trdili, da bi bila za prehod med sedanjim kolažem lokalnih oprem in takim stanjem vsaj na začetku potrebna lokalna ali regionalna sestavina. Zračni operaterji, ki si sicer želijo enoten sistem v Evropi, so se strinjali s koristnostjo postopnega prehoda. Države članice so izrazile željo, da bi v Evropi lahko ohranili določeno raven konkurence in da bi pri organizaciji prehoda upoštevali lokalne omejitve.

Načrtovana možnost, da bi ustanovili skupno podjetje, ki vodi projekt SESAR, predstavlja srednjo pot med prejšnjima možnostima, ker združuje to, kar je vredno združiti, in pušča dovolj prostora lokalnemu uvajanju in prilagajanju. Oblika skupnega podjetja, ki predvideva precejšnjo udeležbo industrije, poleg tega omogoča povezavo med dolgoročno investicijsko sposobnostjo ustanov in delitvijo tveganja z industrijo. Ta možnost se v primerjavi z „nič narediti“ z ekonomskega vidika kaže za izredno pozitivno, saj finančna ocena v zvezi s tem kaže neto sedanjo vrednost v višini okoli 20 milijard EUR. Poleg tega omogoča vzpostavitev učinkovitega sistema vrhunske tehnologije, ki bo izboljšal okoljsko učinkovitost vsakega leta in obenem dosegel čim večjo varnost. Poleg tega bosta racionalizacija programa za raziskave in razvoj ter preko skupnega podjetja načrtovano partnerstvo med javno oblastjo in zasebnimi podjetji omogočila evropski industriji doseči visoko stopnjo konkurenčnosti na trgu prodaje opreme in zrakoplovov.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1. Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog sestoji iz uredbe Sveta za ustanovitev skupnega podjetja SESAR.

3.2. Pravna podlaga

Pravna podlaga predloga je člen 171 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti.

3.3. Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, ker se predlog ne dotika področja, ki je v izključni pristojnosti Skupnosti.

Države članice ne morejo same zadovoljivo uresničiti ciljev predloga iz naslednjih razlogov:

- Enotno evropsko nebo je po svoji naravi nadnacionalno. Uvaja zlasti oblikovanje čezmejnih funkcionalnih blokov zračnega prostora, s katerimi zračne poti in strukture zračnega prostora niso več opredeljene glede na nacionalne meje, temveč glede na stanje prometnih tokov. Novi sistemi zračnega nadzora, katerih namen je predvsem opremiti te funkcionalne bloke zračnega prostora, torej ne morejo biti omejeni na eno nacionalno dimenzijo. Poleg tega bodo uvedene nove tehnologije zahtevale opremo zrakoplovov, zaradi katere se ne bi bilo smiselno omejiti na čisto nacionalno tehnološko izbiro. Končno so razlike v opremljenosti

in zmogljivosti sistemov zračnega nadzora v državah članicah tako velike, da so nujna prizadevanja za poenotenje na evropski ravni: učinkovitost celotne evropske infrastrukture za nadzor je v smislu varnosti odvisna predvsem od „najšibkejših“ členov.

- Države članice so sprejele izjavo glede vojaških vprašanj, povezanih z enotnim evropskim nebom¹³, v skladu s katero je na evropski ravni potrebno tesno sodelovanje med civilnimi in vojaškimi uporabniki v zvezi z vsemi vprašanji glede upravljanja zračnega prometa.
- Evropska industrija opreme za zračni nadzor deluje na trgu „niš“, kjer na policah praktično ni linij proizvodov, saj je vsak nameščen nadzorni sistem prilagojen lokalnim zahtevam. To ima za posledico visok proizvodni strošek na enoto in vpliva na sposobnost industrije za vlaganja v tehnološke inovacije, kar je slabost v primerjavi z ameriško konkurenco, ki uživa ugodnosti velikega in enotnega trga v Združenih državah.

Potrebno je torej združevanje raziskovalnih in razvojnih prizadevanj na ravni Unije, pri tem pa se po eni strani upošteva nadnacionalno naravo opreme in tehnologij, ki jih je treba razvijati, ter po drugi potrebo po zadostni količini virov, da bi omogočili inovacije.

Cilje predloga lahko z ukrepanjem Skupnosti bolje uresničimo iz naslednjih razlogov:

- Raziskovalna in razvojna prizadevanja je treba voditi na evropski ravni. V Uniji je treba uskladiti dejansko uvajanje tehnoloških inovacij, da bi zagotovili enakomerno kakovost in varnost služb zračnega nadzora v evropskem zračnem prostoru. Takšno usklajevanje bo možno samo z uporabo zakonskih orodij Skupnosti, ki izhajajo iz enotnega neba.

Poleg tega si javno-zasebno partnerstvo, ki je potrebno za čim večjo sinergijo pri upravljanju inovacij, in udeležbo tretjih držav lahko zamišljamo samo na evropski ravni.

Sodelovanje Skupnosti bo omogočilo racionalizacijo programov za razvoj, visoko interoperabilnost vzpostavljenih sistemov, kar se bo odražalo v znatnih prihrankih. Poenotenje sistemov v Evropi in zamenjava zastarelih tehnologij bosta poleg tega pripeljala do izrazito višje ravni varnosti evropskega zračnega nadzora.

Ekonomska analiza kaže, da bo SESAR zaradi večje učinkovitosti dejavnosti zračnega prometa in okrepljene konkurenčnosti evropskega letalskega sektorja bistveno prispeval k evropski rasti in ustvarjanju novih delovnih mest v Evropi.

Možnost, ki smo jo izbrali za pripravo tega predloga, je kombinacija združevanja na ravni Unije tistega, kar bi moralo biti združeno (programi za raziskave, načrtovanje) in tistega, kar bi bilo izredno koristno biti združeno (razvoj skupnih delov), obenem pa dopušča lokalno prožnost pri izvajanju.

¹³

UL L 96, 31.3.2004, str. 9.

Predlog je torej v skladu z načelom subsidiarnosti.

3.4. Načelo sorazmernosti

Predlog je zaradi spodaj naštetih razlogov v skladu z načelom sorazmernosti.

SESAR usklajuje in združuje raziskovalne in razvojne dejavnosti na področju zračnega nadzora v Evropi; za zagotavljanje medsebojne usklajenosti je nujno enotno upravljanje tega projekta. Skupno podjetje se je vsem udeležencem zdela najenostavnejša oblika organizacije za upravljanje projekta SESAR, ker omogoča povezavo javne oblasti (Skupnost, Eurocontrol) z zasebnim sektorjem. Poleg tega omogoča, da se projektu SESAR pridružijo tretje države, ki bodo z Evropsko skupnostjo sklenile vsaj en sporazum na področju zračnega prometa. Skupno podjetje bo nastopalo v smislu vodje projekta. Vendar bo moralo biti strokovno dovolj podkovano, da bo lahko jamčilo utemeljenost odločitev, ki jih bo moralo sprejeti. V veliki meri se bo opiralo na zunanje strokovne napore, ki jih bodo vlagali predvsem njegovi člani.

Skupno finančno breme, potrebno za SESAR, je bilo ocenjeno na 300 milijonov EUR na leto. Vendar je treba na ta znesek gledati ob upoštevanju 200 milijonov EUR, ki jih v Evropi trenutno porabimo samo za razvoj, ali 1 milijarde EUR, kolikor znašajo evropske letne naložbe na področju zračnega nadzora. SESAR bo z usklajevanjem in izogibanjem podvajanju racionaliziral odhodke.

3.5. Izbira instrumentov

Predlagan/-i instrument/-i: uredba.

Iz spodaj navedenih razlogov drugi instrumenti ne bi bili primerni:

- Ustanovitev podjetja, pri katerem sodeluje Skupnost, zahteva uredbo Sveta.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predhodno vrednotenje proračuna, ki se mora v opredelitveni fazi, ki je v teku, še izpiliti, navaja odhodek Skupnosti v višini 3 milijonov EUR za leto 2007 in 100 milijonov EUR letno v obdobju 2008–2013.

5. DODATNE INFORMACIJE

5.1. Simulacija, pilotna faza in prehodno obdobje

Predlog je v opredelitveni fazi, ki je že v teku.

5.2. Klavzula o pregledu / reviziji / časovni omejitvi veljavnosti

Predlog vsebuje klavzulo o pregledu.

Predlog vsebuje klavzulo o časovni omejitvi veljavnosti dela ali celega zakonodajnega akta, kadar so izpolnjeni vnaprej določeni pogoji.

Predlog

UREDBA SVETA

**o ustanovitvi skupnega podjetja za uresničitev nove generacije evropskega sistema
upravljanja zračnega prometa (SESAR)**

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 171 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije¹⁴,

ob upoštevanju mnenja Evropskega parlamenta¹⁵,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹⁶,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Za oblikovanje enotnega evropskega neba sta Evropski parlament in Svet 10. marca 2004 sprejela Uredbo (ES) št. 549/2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba („okvirna uredba“)¹⁷, Uredbo (ES) št. 550/2004 o zagotavljanju navigacijskih storitev zračnega prometa na enotnem evropskem nebu („uredba o zagotavljanju storitev“)¹⁸, Uredbo (ES) št. 551/2004 o organizaciji in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu („uredba o zračnem prostoru“)¹⁹ in Uredbo (ES) št. 552/2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa („uredba o interoperabilnosti“)²⁰.
- (2) Projekt posodobitve upravljanja zračnega prometa v Evropi, v nadaljnjem besedilu „projekt SESAR“, je tehnološki del enotnega evropskega neba. Njegov namen je opremiti Skupnost z učinkovito infrastrukturo za nadzor, ki bo omogočila razvoj varnega in okolju prijaznega zračnega prevoza ter bo v celoti izkoristila tehnološke pridobitve, ki jih prinašajo programi, kot je GALILEO.
- (3) Projekt SESAR želi povezati in uskladiti dejavnosti, ki so jih prej v Skupnosti izvajali razpršeno in neusklajeno.

¹⁴ UL C ____, ____, str. ____.

¹⁵ UL C ____, ____, str. ____.

¹⁶ UL C ____, ____, str. ____.

¹⁷ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

¹⁸ UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

¹⁹ UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

²⁰ UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

- (4) V teku je prva faza projekta SESAR, imenovana „opredelitvena faza“, katere namen je določiti različne tehnološke stopnje, ki jih je treba prehoditi, prednostne naloge v programih posodobitve in načrt operativne izvedbe. Sofinancirata jo Skupnost v okviru vseevropskih omrežij in Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol).
- (5) Opredelitveno fazo pod vodstvom Eurocontrola izvaja konzorcij podjetij, ki so bila izbrana na javnem razpisu. Končala se bo leta 2007 z načrtom za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Skupnosti.
- (6) Opredelitveni fazi bo sledila izvedbena faza načrta za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Skupnosti, ki se deli na dve zaporedni fazi: razvoj (2008–2013) in razširitev (2014–2020).
- (7) V skladu s členom 15(3) Uredbe (ES) št. 550/2004 lahko pristojbine na zračnih poteh zagotavljajo prihodke za financiranje projektov, namenjenih določeni vrsti uporabnikov zračnega prostora in/ali ponudnikov navigacijskih storitev zračnega prometa, za izboljšanje skupne infrastrukture zračne plovbe, zagotavljanja navigacijskih storitev zračnega prometa in uporabe zračnega prostora.
- (8) V skladu s smernicami, ki jih je 7. junija 2005²¹ sprejel Svet za konkurenčnost v zvezi s pripravo prihodnjega evropskega vesoljskega programa, bo morala Evropska unija zagotavljati dostopnost in kontinuiteto operativnih služb za podporo svojim politikam in bo prispevala k vzpostavljanju, razvijanju in delovanju evropske vesoljske infrastrukture tako, da se bo osredotočala na vesoljske aplikacije, ki bodo prispevale k uresničevanju teh politik.
- (9) Da ne bi prišlo do podvajanja raziskovalnih in razvojnih dejavnosti, projekt SESAR ne bo povečal globalnega obsega prispevka uporabnikov zračnega prostora pri raziskovalnih in razvojnih prizadevanjih.
- (10) Po pristopu Evropske skupnosti k Eurocontrolu sta Komisija in Eurocontrol podpisala okvirni sporazum o sodelovanju pri izvedbi enotnega evropskega neba in pri raziskovalnih in razvojnih dejavnostih v sektorju nadzora zračnega prometa.
- (11) Prispevke organov oblasti za izvedbeno fazo projekta SESAR morajo dopolnjevati prispevki zasebnega sektorja.
- (12) Ob upoštevanju velikega števila udeležencev, ki bodo morali sodelovati v tem procesu, potrebnih finančnih sredstev ter strokovnega znanja in izkušenj je treba ustanoviti pravni subjekt, ki bo lahko zagotovil usklajeno upravljanje sredstev, dodeljenih projektu SESAR v izvedbeni fazi.
- (13) Ta subjekt, ki je zadolžen za upravljanje javnega raziskovalnega projekta evropskega pomena, je treba šteti za mednarodni organ iz druge alineje člena 15(10) Šeste direktive Sveta 77/388/EGS z dne 17. maja 1977 o usklajevanju zakonodaje držav članic o prometnih davkih – Skupni sistem davka na dodano vrednost: enotna osnova za

²¹ 9440/05 RECH 120 COMPET 111.

odmero²², in iz druge alinee člena 23(1) Direktive Sveta 92/12/EGS z dne 25. februarja 1992 o splošnem režimu za trošarinske proizvode in o skladiščenju, gibanju in nadzoru takih proizvodov²³.

- (14) Ta subjekt mora biti oproščen obdavčitve s strani držav članic za vse obdavčitve in davke razen DDV in trošarin, plače osebja pa morajo biti oproščene nacionalnega davka na dohodek.
- (15) SESAR je raziskovalni in razvojni projekt, ki upravičuje financiranje iz naslova okvirnih programov Skupnosti za raziskave in razvoj. Treba je torej ustanoviti skupno podjetje v skladu s členom 171 Pogodbe, da bi omogočili znaten napredek v razvoju tehnologij, povezanih s sistemi zračnega nadzora za fazo razvoja (2008–2013).
- (16) Člen 4(g) Odločbe št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja²⁴ predvideva možnost financiranja raziskovalnih in razvojnih dejavnosti.
- (17) Glavni nalogi skupnega podjetja morata biti organizacija in usklajevanje projekta SESAR preko povezovanja javnih in zasebnih sredstev ter s podporo zunanjih tehničnih virov, ki izvirajo predvsem iz članov, in še posebej na podlagi Eurocontrolovih izkušenj.
- (18) Za lažjo komunikacijo z ustanovitelji je treba določiti sedež skupnega podjetja v Bruslju.
- (19) Pristojbine na zračnih poteh v celoti krijejo uporabniki zračnega prostora, ki finančno prispevajo k raziskovalnim in razvojnim prizadevanjem v sektorju upravljanja zračnega prometa. Zato jim je treba dodeliti primerno zastopanost v skupnem podjetju.
- (20) Treba je določiti podrobna pravila za organizacijo in delovanje skupnega podjetja s pripravo statuta skupnega podjetja.
- (21) Komisiji pomaga Odbor za enotno nebo, ustanovljen v skladu s členom 5 Uredbe (ES) št. 549/2004.
- (22) Skupno podjetje je treba ustanoviti pred zaključkom opredelitvene faze, da bo lahko spremljalo dela opredelitvene faze in pripravilo razvojno fazo, da bi zagotovilo hitro izvajanje načrta za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi –

²² UL L 145, 13.6.1977, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2004/66/ES (UL L 168, 1.5.2004, str. 35).

²³ UL L 76, 23.3.1992, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 2000/106/ES (UL L 359, 4.12.2004, str. 30).

²⁴ UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES (UL L 167, 30.4.2004 str. 1).

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Ustanovitev skupnega podjetja

1. Za izvrševanje razvojnih dejavnosti v izvedbeni fazi izvajanja projekta za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi, v nadaljnjem besedilu „projekt SESAR“, se ustanovi skupno podjetje, imenovano „skupno podjetje SESAR“ za obdobje do 31. decembra 2013.
2. Cilj skupnega podjetja je zagotoviti posodobitev sistema upravljanja evropskega zračnega prometa s povezovanjem raziskovalnih in razvojnih prizadevanj v Skupnosti. Odgovorno je predvsem za izvajanje naslednjih nalog:
 - organizirati in uskladiti izvajanje projekta SESAR v skladu z načrtom za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi, v nadaljnjem besedilu „načrt“, ki ga pripravi agencija Evropske organizacije za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), z združevanjem javnih in zasebnih sredstev,
 - posodabljanje „načrta“ in preverjanje njegovega izvajanja,
 - organizirati tehnično delo raziskav in razvoja, potrjevanja in študij, ki jih je treba izvesti pod njegovim vodstvom,
 - zagotoviti nadzor dejavnosti za razvoj skupnih proizvodov, ustrezno določenih v „načrtu“, in če je potrebno, objaviti posebne javne razpise za zbiranje ponudb.
3. Sedež skupnega podjetja je v Bruslju.

Člen 2

Pravni status

1. Skupno podjetje je pravna oseba. V vsaki državi članici ima največjo pravno sposobnost, ki jo zakonodaja te države priznava pravnim osebam. Predvsem lahko pridobi premičnine in nepremičnine ter razpolaga z njimi in nastopa kot stranka v pravnem postopku.
2. Skupno podjetje se prizna kot mednarodni organ iz druge alinee člena 15(10) Direktive 77/388/EGS in druge alinee člena 23(1) Direktive 92/12/EGS.
3. Skupno podjetje je oproščeno obdavčitve s strani držav članic, razen za DDV in trošarine. Predvsem je oproščeno plačila pristojbin za registracijo in davka na družbe ali podobnih davkov. Plače osebja v skupnem podjetju so oproščene vseh nacionalnih davkov na dohodek.

Člen 3

Statut skupnega podjetja

1. Sprejme se statut skupnega podjetja, ki je priložen tej uredbi.

2. Statut se lahko spreminja v skladu s postopkom iz člena 5(2), predvsem v zvezi s členi 3, 4, 5, 6 in 8 tega statuta.

Člen 4 *Viri financiranja*

1. Skupno podjetje se financira iz:
 - a) prispevkov članov v skladu s členom 1 statuta in
 - b) morebitnega črpanja pristojbin na zračnih poteh v smislu druge alinee člena 15(3)(e) Uredbe (ES) št. 550/2004. Komisija v skladu s postopkom iz člena 15(4) Uredbe (ES) št. 550/2004 določi podrobna pravila za pobiranje in uporabo teh pristojbin.
2. Prispevek Skupnosti prihaja predvsem iz proračuna okvirnih programov za raziskave in razvoj in vseevropskih omrežij.
3. Vsi finančni prispevki Skupnosti skupnemu podjetju bodo prenehali z iztekom obdobja iz člena 1.

Člen 5 *Odbor*

1. Odbor za enotno nebo, ustanovljen na podlagi člena 5 Uredbe (ES) št. 549/2004, v nadaljnjem besedilu „odbor“, se redno obvešča o poteku del skupnega podjetja. Komisija zato vključi točko o projektu SESAR v dnevni red vsake seje odbora.
2. V primeru sklicevanja na ta odstavek se uporabita člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES. Obdobje, predvideno v členu 5(6) Sklepa 1999/468/ES, je določeno na en mesec.

Člen 6 *Vrednotenje*

Komisija vsake tri leta po začetku dejavnosti skupnega podjetja in do zaključka njegovega delovanja ovrednoti izvajanje te uredbe, rezultate, ki jih je doseglo skupno podjetje, in njegove metode dela.

Člen 7 *Začetek veljavnosti*

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

Statut skupnega podjetja

Člen 1

Člani

1. Ustanovitelji skupnega podjetja so:
 - Evropska skupnost, ki jo zastopa Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu „Komisija“),
 - Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), ki jo zastopa njena Agencija (v nadaljnjem besedilu „Eurocontrol“).
2. Člani skupnega podjetja lahko postanejo:
 - Evropska investicijska banka,
 - tretje države, predvsem države, ki so z Evropsko skupnostjo sklenile vsaj en sporazum na področju zračnega prometa,
 - druga podjetja ali javni ali zasebni subjekti.
3. Prošnja za pristop v okviru odstavka 2 se pošlje izvršnemu direktorju, ki jo prenese upravnemu odboru.

Upravni odbor odloči, ali je treba prošnjo sprejeti ali zavrniti. V primeru pozitivne odločitve se izvršni direktor pogodi o pogojih pristopa in jih predloži upravnemu odboru. Ti pogoji lahko vsebujejo zlasti določbe v zvezi s finančnimi prispevki in zastopanostjo v upravnem odboru.
4. Članstva v skupnem podjetju se ne da odstopiti tretji osebi, razen če upravni odbor tega predhodno in soglasno ne odobri.

Člen 2

Organi skupnega podjetja

Organa skupnega podjetja sta upravni odbor in izvršni direktor.

Člen 3

Sestava upravnega odbora

1. Upravni odbor sestavljajo:
 - a) predstavnik vsakega člana skupnega podjetja;
 - b) predstavnik uporabnikov zračnega prostora;

- c) predstavnik ponudnikov navigacijskih storitev;
 - d) predstavnik proizvajalcev opreme;
 - e) predstavnik letališč;
 - f) predstavnik predstavniških organizacij delavcev v sektorju upravljanja zračnega prometa.
2. Predstavnike iz odstavka 1(b), (c), (d), (e) in (f) imenuje posvetovalni organ panoge, ustanovljen v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Člen 4 *Glasovanje v upravnem odboru*

1. Predstavniki iz člena 3(1)(a) in (b) so upravičeni do glasovalne pravice.
2. Člani skupnega podjetja razpolagajo s sorazmernim številom glasov glede na njihov prispevek k sredstvom skupnega podjetja. Vendar Skupnost in Eurocontrol razpolagata vsak posebej z najmanj 30% skupnega števila glasov, predstavnik uporabnikov zračnega prostora iz člena 3 odstavka 1(b) pa z najmanj 10% skupnega števila glasov.
3. Sklepi upravnega odbora se sprejema z navadno večino oddanih glasov, razen v primeru nasprotnih določb v tem statutu.
4. V primeru neodločenega izida odloča glas predstavnika Skupnosti.
5. Za vsako odločitev o pristopu novih članov v smislu člena 1(2), imenovanju izvršnega direktorja in prenehanju delovanja skupnega podjetja je potrebno pozitivno mnenje predstavnika Skupnosti v upravnem odboru.

Člen 5 *Naloge in seje upravnega odbora*

1. Pristojnosti upravnega odbora so predvsem:
 - a) dajati smernice in sprejemati potrebne odločitve za izvajanje projekta SESAR ter izvajati globalen nadzor nad izvajanjem projekta;
 - b) odločati o pristopu novih članov;
 - c) imenovati izvršnega direktorja in odobriti organizacijsko shemo;
 - d) določiti podrobna pravila za nakazovanje finančnih prispevkov članov;
 - e) sprejeti finančni pravilnik skupnega podjetja;
 - f) odobriti triletni poslovni načrt in letni program dela skupnega podjetja iz člena 15(1) in (2) ter letni proračun, vključno s tabelo človeških virov;

- g) odobriti letna finančna poročila in bilanco stanja;
 - h) sprejeti letno poročilo o napredovanju projekta SESAR iz člena 15(3);
 - i) odločati o pridobitvah, prodaji in hipotekah na zemljišča in drugih pravicah do nepremičnin ter o ustanovitvi jamstev ali zavarovanj, o deležih v lastniškem kapitalu drugih podjetij ali ustanov in o odobritvi ali najemu posojil in o prenehanju delovanja skupnega podjetja;
 - j) določiti podrobna pravila za dodeljevanje pravice do dostopa do materialnih in nematerialnih dobrin, ki so last skupnega podjetja;
 - k) določiti pravila in postopke za oddajo naročil, potrebnih za izvrševanje „načrta“;
 - l) odobriti vsak predlog, ki bi pomenil pomembno spremembo v izvajanju projekta SESAR in programa dela;
 - m) izvrševati vsa druga pooblastila in sprejeti vse druge naloge, če je potrebno, vključno z vzpostavitvijo pomožnih organov za namene projekta SESAR.
2. Upravni odbor se sestane najmanj dvakrat na leto. Izredne seje se lahko skličejo na zahtevo tretjine članov upravnega odbora, ki predstavljajo najmanj 30% glasovalnih pravic, na zahtevo Skupnosti ali na zahtevo izvršnega direktorja.
- Seje običajno potekajo na sedežu skupnega podjetja.
- Razen če v posebnih primerih ni drugače odločeno, se izvršni direktor udeleži sej.
3. Upravni odbor sprejme notranji poslovnik.

Člen 6 *Izvršni direktor*

- 1. Izvršni direktor je pristojen za tekoče upravljanje skupnega podjetja in je njegov zakoniti zastopnik. Na predlog Komisije ga imenuje upravni odbor. Svoje naloge opravlja povsem neodvisno.
- 2. Izvršni direktor predseduje izvajanju projekta SESAR v okviru smernic, ki jih določi upravni odbor, in je odgovoren upravnemu odboru. Upravnemu odboru predloži vse potrebne informacije za izvajanje nalog.
- 3. Izvršni direktor mora predvsem:
 - a) zaposliti, voditi in nadzorovati osebje v skupnem podjetju, vključno z osebjem iz člena 7(4);
 - b) organizirati, voditi in nadzorovati dejavnosti skupnega podjetja;
 - c) upravnemu odboru predložiti predloge v zvezi z organizacijsko shemo;

- d) pripraviti in redno posodabljati poslovni načrt in letni program dela skupnega podjetja in ju predložiti upravnemu odboru;
- e) pripraviti osnutek letnega proračuna, vključno s tabelo človeških virov, in ga predložiti upravnemu odboru;
- f) skrbeti, da skupno podjetje izpolnjuje obveznosti na podlagi sklenjenih pogodb in sporazumov;
- g) prepričati se, da se dejavnosti skupnega podjetja izvajajo povsem neodvisno in brez navzkrižja interesov;
- h) pripraviti letno poročilo o napredovanju projekta SESAR in ga predložiti upravnemu odboru;
- i) predložiti upravnemu odboru letna finančna poročila in bilanco stanja;
- j) predložiti upravnemu odboru vse predloge, ki bi vključevali večje spremembe v zasnovi projekta SESAR.

Člen 7 *Osebjje skupnega podjetja*

1. Število osebja je določeno v tabeli človeških virov, ki je navedena v letnem proračunu.
2. Člani osebja skupnega podjetja so upravičeni do pogodbe za določen čas po zgledu „pogojev, ki se uporabljajo za druge uslužbence Evropskih skupnosti“.
3. Skupno podjetje se bremeni za vse odhodke za osebje.
4. Vsak član skupnega podjetja lahko predlaga izvršnemu direktorju, da se člani njegovega osebja napotijo v skupno podjetje. Če je predlog sprejet, s tem povezani odhodki bremenijo omenjenega člana in so lahko prispevek v naravi v smislu člena 11(5).

Osebje, napoteno v skupno podjetje, mora delovati povsem neodvisno in pod nadzorom izvršnega direktorja.

5. Upravni odbor določi podrobna pravila za uporabo tega člena.

Člen 8 *Sporazumi*

Za izvajanje nalog, opredeljenih v členu 1 te uredbe, skupno podjetje sklene sporazum z Eurocontrolom, v skladu s katerim:

- a) Eurocontrol deli rezultate opredelitvene faze s skupnim podjetjem;
- b) se Eurocontrolu zaupa odgovornost za naslednje naloge, ki izhajajo iz izvajanja „načrta“, ter upravljanje s tem povezanih sredstev:

- i) organizacija dejavnosti raziskovanja, razvoja in potrjevanja v skladu s programom dela skupnega podjetja;
- ii) vodenje skupnih razvojnih del prihodnjega sistema;
- iii) spremljanje „načrta“ in predlog njegovih morebitnih sprememb;
- iv) posodabljanje kazalnikov konvergence (Evropski načrt za konvergenco in izvajanje, lokalni načrt za konvergenco in izvajanje);
- v) povezava z Mednarodno organizacijo za civilno letalstvo.

Člen 9 *Zunanje pogodbe*

1. Brez poseganja v člen 8 lahko skupno podjetje sklene pogodbe o izvajanju storitev in dobavi s podjetji ali konzorcijem podjetij, predvsem za izpolnjevanje nalog iz člena 1(2) te uredbe.
2. Skupno podjetje skrbi, da pogodbe iz odstavka 1 predvidevajo pravico Komisije, da v imenu skupnega podjetja izvaja nadzor, da bi se prepričala, da so zaščiteni finančni interesi Skupnosti.
3. Pogodbe iz odstavka 1 vključujejo vse ustrezne določbe glede pravic intelektualne lastnine iz člena 17. Da bi se izognili navzkrižju interesov, člani, vključno z napotenim osebjem v skladu s členom 7(4), ki so vključeni v opredelitev del, ki so predmet javnega razpisa, ne morejo sodelovati pri izvajanju navedenih del.

Člen 10 *Delovne skupine*

1. Za izvajanje nalog iz člena 1 te uredbe lahko skupno podjetje oblikuje omejeno število delovnih skupin za izvajanje dejavnosti, ki se še ne izvajajo. Skupine temeljijo na strokovnem znanju in izkušnjah strokovnjakov s področja upravljanja zračnega prometa in delajo pregledno.
2. Strokovnjaki, ki sodelujejo v delovnih skupinah, niso del osebja skupnega podjetja.
3. Delovnim skupinam predseduje predstavnik skupnega podjetja.

Člen 11 *Finančne določbe*

1. Skupno podjetje se financira iz prispevkov članov in iz morebitnega črpanja pristojbin na zračnih poteh v smislu druge alineje člena 15(3)(e) Uredbe št. 550/2004.
2. Za zagon dejavnosti skupnega podjetja ustanovitelji nakažejo začetni prispevek v znesku najmanj 10 milijonov EUR najkasneje eno leto po njegovi ustanovitvi.

3. Člani iz druge in tretje alinee člena 1(2) se obvežejo, da bodo nakazali začetni prispevek v znesku najmanj 10 milijonov EUR najkasneje eno leto po tem, ko je sprejeta njihova priključitev k skupnemu podjetju. Ta znesek se zmanjša na 5 milijonov EUR za člane, ki se vpišejo v skupno podjetje najkasneje 12 mesecev po ustanovitvi skupnega podjetja.

Za podjetja, ki se vpišejo posamezno ali kolektivno in ki veljajo za mala ali srednja podjetja v smislu priporočila Komisije z dne 6.05.2003 o opredelitvi malih in srednje velikih podjetij²⁵, se znesek zmanjša na 250 000 EUR ne glede na čas pristopa.

4. Upravni odbor določi, kakšne zneske mora sprostiti vsak član, sorazmerno s prispevki, za katere se je obvezal, da jih bo nakazal, ter določi rok, v katerem morajo člani nakazati svoje prispevke.
5. Možni so prispevki v naravi. Ovrednoti se jih glede na njihovo vrednost in uporabnost pri izvajanju nalog skupnega podjetja.
6. Upravni odbor predlaga Komisiji višino in osnovo za črpanje pristojbin na zračnih poteh iz odstavka 1.
7. Vsakemu članu skupnega podjetja, ki ne izpolnjuje obveznosti v zvezi s prispevki v naravi ali v določenem roku ne sprostí dolgovanega zneska, se po izteku navedenega roka za šest mesecev odvzame glasovalno pravico v upravnem odboru, dokler ne izpolni svojih obveznosti. Če po izteku teh šestih mesecev še vedno ne izpolni svojih obveznosti, se mu odvzame članstvo.

Člen 12 *Prihodki*

1. Vsi prihodki skupnega podjetja so namenjeni izvajanju nalog, opredeljenih v členu 1 te uredbe. Ob upoštevanju člena 23 se v dobro članov skupnega podjetja ne izvrši nobenega izplačila iz razdelitve morebitnega presežka prihodkov glede na odhodke skupnega podjetja.
2. Morebitne obresti od prispevkov članov se štejejo za prispevke skupnega podjetja ne da bi to vplivalo na zakonske določbe, ki veljajo za prispevke Skupnosti.

Člen 13 *Finančni pravilnik*

1. Finančni pravilnik skupnega podjetja sprejme upravni odbor.
2. Cilj finančnega pravilnika je zagotoviti pošteno in gospodarno finančno poslovanje skupnega podjetja.
3. Finančni pravilnik mora v splošni zasnovi upoštevati načela Uredbe (ES, Euratom) št. 2343/2002 in vsebuje glavna pravila, ki zadevajo:

²⁵ UL L 124, 20.05.2003, str. 36.

- a) obliko in strukturo ocene stroškov projekta SESAR in letnega proračuna;
 - b) izvrševanje letnega proračuna in notranji finančni nadzor;
 - c) način plačila prispevkov članov skupnega podjetja;
 - d) vodenje in predložitev računovodskih obračunov in evidence premoženja ter pripravo in predložitev letne bilance stanja;
 - e) postopek v zvezi z javnimi razpisi za zbiranje ponudb, ki temelji na nediskriminaciji držav, iz katerih prihajajo člani skupnega podjetja, in skupnostnem značaju projekta, ter dodeljevanjem in pogoji naročil na račun skupnega podjetja.
4. Podrobna pravila za izvajanje, ki omogočajo Komisiji, da se prepriča o upoštevanju obveznosti iz naslova člena 274 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, so določena v sporazumu med skupnim podjetjem in Komisijo.

Člen 14
Izvrševanje in nadzor proračuna

1. Poslovno leto se ujema s koledarskim letom.
2. Izvršni direktor vsako leto do 31. marca pošlje članom oceno stroškov projekta SESAR, ki jih je odobril upravni odbor.

Ocena stroškov projekta vključuje letni načrt odhodkov za dve prihodnji leti. V okviru teh napovedi so ocene prihodkov in odhodkov za prvo od teh dveh poslovnih let (predhodni predlog proračuna) dovolj podrobne, da zadoščajo potrebam notranjega proračunskega postopka vsakega člana glede na njegov finančni prispevek skupnemu podjetju. Izvršni direktor pošlje članom vse potrebne dodatne podatke za ta namen.
3. Člani izvršnemu direktorju takoj sporočijo pripombe v zvezi z oceno stroškov projekta SESAR, predvsem v zvezi z ocenjenimi prihodki in odhodki za naslednje leto.
4. Na podlagi odobrenih ocen stroškov projekta SESAR in ob upoštevanju pripomb članov izvršni direktor pripravi predlog proračuna za naslednje leto in ga pred 30. septembrom predloži upravnemu odboru v sprejetje.
5. Najkasneje dva meseca po koncu vsakega poslovnega leta izvršni direktor predloži Računskemu sodišču Evropskih skupnosti računovodske obračune in bilanco stanja za preteklo leto. Računsko sodišče opravi revizijo na podlagi dokumentacije in na kraju samem.
6. Izvršni direktor predloži letne računovodske obračune in bilanco stanja skupaj s poročilom Računskega sodišča upravnemu odboru v odobritev s 75-odstotno večino oddanih glasov. Pravica izvršnega direktorja, in na zahtevo upravnega odbora tudi obveznost, je podati pripombe glede poročila.

7. Računsko sodišče pošlje svoje poročilo članom skupnega podjetja.

Člen 15

Dokumenti, ki jih je treba pripraviti

1. V poslovnem načrtu je navedena shema izvrševanja vseh elementov projekta SESAR. Poslovni načrt zadeva triletno obdobje in se redno posodablja.
2. Letni program dela se pripravi vsako leto za obdobje dvanajstih mesecev; za to obdobje se opišejo dejavnosti, časovni raspored in stroški skupnega podjetja.
3. V letnem poročilu je opisano stanje napredovanja projekta SESAR, predvsem kar zadeva časovni raspored, stroške in rezultate navedenega projekta.

Člen 16

Zaščita finančnih interesov Skupnosti

1. Komisija ima z izvajanjem dejanskega nadzora pravico prepričati se, da so finančni interesi Skupnosti zaščiteni. Če Komisija ugotovi nepravilnosti, si pridržuje pravico zmanjšati ali ustaviti vsa nadaljnja plačila v dobro skupnega podjetja.
2. Zmanjšani ali zadržani znesek v skladu z odstavkom 1 je enak znesku nepravilnosti, ki jih je dejansko ugotovila Komisija.

Člen 17

Lastninske pravice

Skupno podjetje je lastnik vseh ustvarjenih ali za izvedbeno fazo projekta SESAR prepuščenih materialnih in nematerialnih dobrin.

Člen 18

Preglednost in ravnanje z dokumenti

Upravni odbor sprejme pravila v zvezi z ravnanjem z dokumenti, da se uskladijo zahteve po varnosti in ohranjanju poslovnih skrivnosti z zahtevami po dostopnosti za javnost. Po potrebi pravila upoštevajo načela in omejitve iz Uredbe (ES) št. 1049/2001 Evropskega parlamenta in Sveta²⁶.

Člen 19

Ukrepi za boj proti goljufijam

1. Za boj proti goljufijam, korupciji in drugim ilegalnim dejanjem se uporabi Uredba (ES) št. 1073/1999 Evropskega parlamenta in Sveta²⁷.

²⁶ UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

²⁷ UL L 136, 31.5.1999, str. 1.

2. Skupno podjetje se pridružuje Medinstitucionalnemu sporazumu z dne 25. maja 1999 med Evropskim parlamentom, Svetom Evropske unije in Komisijo Evropskih skupnosti o notranjih preiskavah Evropskega urada za boj proti goljufijam (OLAF)²⁸ in nemudoma sprejme primerne določbe, ki veljajo za celotno osebje skupnega podjetja.
3. Računsko sodišče in OLAF lahko po potrebi izvedeta revizijo na kraju samem pri upravičencih posojil skupnega podjetja ter pri uslužbencih, odgovornih za dodelitev teh posojil.

Člen 20 *Odgovornost*

1. Samo skupno podjetje je odgovorno za svoje obveznosti.
2. Pogodbeno odgovornost skupnega podjetja urejajo umestne pogodbene določbe ter zakon, ki se uporablja za zadevno pogodbo.
3. Vsa plačila skupnega podjetja, namenjena pokrivanju odgovornosti iz odstavka 2, ter stroški in odhodki, ki so z njimi povezani, se štejejo za odhodke skupnega podjetja.
4. Izvršni direktor predlaga upravnemu odboru sklenitev potrebnih zavarovanj in skupno podjetje sklone zavarovanja, katerih sklenitev mu naroči upravni odbor.

Člen 21 *Zaupnost*

Skupno podjetje ščiti zaupne informacije, katerih nedovoljeno razkritje bi škodilo interesom pogodbenih strank ter uporablja minimalna varnostna načela in standarde, ki jih določa in uveljavlja Sklep Sveta 2001/264/ES²⁹.

Člen 22 *Trajanje delovanja skupnega podjetja*

1. Skupno podjetje se ustanovi za obdobje do 31. decembra 2013.

V skladu z napredkom pri izvajanju nalog skupnega podjetja, opredeljenih v členu 1 te uredbe, se obdobje lahko s spremembo tega statuta skrajša ali podaljša.
2. V skladu z doseženim napredkom pri uresničevanju ciljev poslovnega načrta in njegovih posodobitev bo ob izteku obdobja iz odstavka 1 Komisija predlagala Svetu prenos vseh ali dela materialnih in nematerialnih dobrin, ki so v lasti skupnega podjetja, na drug organ.

²⁸ UL L 136, 31.5.1999, str. 15.

²⁹ UL L 101, 11.4.2001, str. 1. Sklep, kakor je bil nazadnje spremenjen s Sklepom 2005/571/ES (UL L 193, 23.7.2005, str. 31).

Člen 23
Prenehanje delovanja skupnega podjetja

Za potrebe postopka prenehanja delovanja skupnega podjetja upravni odbor imenuje enega ali več likvidatorjev, ki upošteva/-jo sklepe upravnega odbora.

Člen 24
Veljavna zakonodaja

Za vse zadeve, ki jih ta statut ne obravnava, velja zakonodaja države, v kateri je sedež skupnega podjetja.

ZAKONODAJNI IZKAZ STANJA

1. NASLOV PREDLOGA:

Predlog Uredbe Sveta o ustanovitvi skupnega podjetja SESAR

2. OKVIR ABM/ABB (UPRAVLJANJE PRORAČUNA NA PODLAGI DEJAVNOSTI/OBLIKOVANJE PRORAČUNA NA PODLAGI DEJAVNOSTI)

Zadevno(-a) področje(-a) in povezana(-e) dejavnost(-i):

Dejavnost „Notranji, zračni in pomorski promet“

Cilj „Zagotoviti uresničitev notranjega trga prevoznih storitev“

3. PRORAČUNSKÉ VRSTICE

3.1. Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice BA)) z navedbo imena postavke:

Po trenutni kodifikaciji:

06.0301 - Finančna podpora za projekte skupnega interesa v vseevropskem prometnem omrežju

06.0601 - Raziskave na področju energetike in prevoza - Aeronavtika in vesolje

3.2. Trajanje ukrepa in finančni vpliv: 2007–2013

3.3. Značilnosti proračuna (po potrebi se dodajo vrstice):

Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi
06.0301	neobvezni	dif. ³⁰	NE	DA	NE	št. 1A
06.0601	neobvezni	dif.	NE	DA	NE	št. 1A

³⁰

Diferencirana sredstva.

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1. Finančna sredstva

4.1.1. Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

Morebitno spremembo letnih zneskov v breme proračuna Skupnosti je treba odobriti na razpravah o proračunskem postopku za zadevno leto, pri čemer se ne smejo preseči zgornje meje, ki bodo s sklepi, sprejetimi na podlagi predloga COM(2004) 475 konč., odobrene za „projekte skupnega interesa“

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		Leto 2007	2008	2009	2010	2011	2012 in kasneje	Skupaj
----------------	---------	--	--------------	------	------	------	------	-----------------------	--------

Odhodki iz poslovanja³¹

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1	a							
06.0301			3,000	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	303,000
06.0601			0	50,000	50,000	50,000	50,000	100,000	300,000
Odobritve plačil (OP)		b							
06.0301			2,000	26,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000
06.0601			0	25,000	50,000	50,000	50,000	125,000	303,000

Upravni odhodki, vključeni v referenčni znesek³²

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4	c	=	=	=	=	=	=	=
--------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a+c	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Odobritve plačil		b+c	2,000	51,000	100,000	100,000	100,000	250,000	603,000

³¹ Odhodki, ki ne spadajo v poglavje 06 01 zadevnega naslova 06.

³² Odhodki v okviru člena 06 01 04 naslova 06

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c+d+e	3,389	100,281	100,281	100,481	100,281	200,962	605,675
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c+d+e	2,389	51,281	100,281	100,481	100,281	250,962	605,675

Upravni odhodki, ki niso vključeni v referenčni znesek³³

Ocenjeni stroški financiranja ukrepa skupaj

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5	d	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562	2,075
Upravni stroški, ki niso vključeni v referenčni znesek, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6	e	ni pod.	ni pod.	ni pod.	0,200	ni pod.	0,400	0,600

Podrobnosti o sofinanciranju

Če predlog vključuje sofinanciranje držav članic ali drugih organov (treba jih je navesti), se v spodnjo preglednico vpiše ocenjena raven tega sofinanciranja (lahko se dodajo vrstice, če ukrep sofinancirajo različni organi):

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		Leto 2007	2008	2009	2010	2011	2012 in kasneje	Skupaj
EUROCONTROL	f	3,000	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	603,000
Druge članice skupnega podjetja in črpanje iz dajatev za zračni promet*		0	100,000	100,000	100,000	100,000	200,000	600,000
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c+d+e+f	6,389	300,281	300,281	300,481	300,281	601,162	1.808,875

³³ Odhodki v okviru poglavja 06 01, razen odhodkov iz člena 06 01 04 ali 06 01 05

4.1.2. Skladnost s finančnim programiranjem

Predlagano financiranje Skupnosti je skladno s predlogom COM(2004) 487 konč. ob upoštevanju končnega sporazuma o finančni perspektivi 2007–2013.

Referenčni zneski iz programov vseevropskih omrežij ter raziskav in tehnološkega razvoja so vključeni v zneske predlogov COM (2004) 475 konč. in COM (2005)119.

- ☐ Predlog je skladen z obstoječim finančnim programiranjem.
- ☐ Predlog bo pomenil ponovno programiranje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.
- ☐ Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma³⁴ (tj. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3. Finančni vpliv na prihodke

- ☒ Predlog nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

Opomba: vse podrobnosti in pripombe glede metode izračuna učinka na prihodke je treba navesti v posebni prilogi.

v milijonih EUR (na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki	Pred ukrepi [Leto n-1]	Stanje po ukrepu					
			[Leto n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ³⁵
	a) Prihodki, izraženi absolutno							
	b) Sprememba v prihodkih Δ							

(Navedejo se vse zadevne proračunske vrstice za prihodke, pri čemer se v preglednico doda ustrezno število vrstic, če gre za učinek na več kot eno proračunsko vrstico.)

4.2. FTE za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti pod točko 8.2.1.

Letne potrebe	Leto 2007	2008	2009	2010	2011	2012 in kasneje
---------------	-----------	------	------	------	------	-----------------

³⁴ Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

³⁵ Po potrebi, tj. če ukrep traja več kot 6 let, se dodajo stolpci.

Število potrebnih človeških virov SKUPAJ	4	3	3	3	3	3 letno
--	---	---	---	---	---	---------

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

Podrobnosti o ozadju predloga so predstavljene v obrazložitvenem memorandumu. Ta oddelek zakonodajnega finančnega izkaza mora vsebovati naslednje posebne dopolnilne podatke:

5.1. Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno pokriti

Projekt SESAR obsega opredelitveno fazo (2004–2007) in izvedbeno fazo (2008–2020), ki je razdeljena na dve fazi: razvoj (2008–2013) in razširitev (2014–2020). Natančen obseg izvedbene faze bo odvisen od opredelitvene faze. **Skupno podjetje bo sodelovalo samo pri razvojnih dejavnostih v izvedbeni fazi.** Podrobnosti o tem so navedene v sporočilu Komisije o projektu SESAR.

5.2. Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti in skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti ter možne sinergije

Skupnost in Eurocontrol že sofinancirata opredelitveno fazo v okviru programa Vseevropska omrežja-Promet. Te faze brez udeležbe Skupnosti ne bi bilo mogoče začeti ali pa bi prišlo do velikih zamud, ki bi lahko ogrozile projekt.

Udeležba javnih oblasti v izvedbeni fazi daje projektu strateški in institucionalni pomen. Z oblikovanjem javno-zasebnega partnerstva na področju raziskav je popolnoma v skladu z Lizbonsko strategijo. Komisija kot nosilka zakonodajne oblasti zagotavlja skladnost z zakonodajo enotnega neba ter skrbi za učinkovito in hitro sprejemanje odločitev, kar je temeljnega pomena za posodobitev upravljanja zračnega prometa v Evropi.

Finančna udeležba Skupnosti je pomembna spodbuda za industrijo, ki ob pokrivanju operativnih stroškov trenutnega sistema sama ne bi mogla financirati njegove posodobitve.

5.3. Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

Projekt SESAR je v skladu s ciljem ABM „vzpostaviti notranji trg energetske in prevoznih storitev ter zagotavljati njegovo delovanje“ v okviru dejavnosti „notranjega, zračnega in pomorskega prometa“.

Cilj projekta SESAR je posodobitev sistema upravljanja evropskega zračnega prometa. Cilj skupnega podjetja je organizirati in usklajevati projekt s povezovanjem raziskovalnih in razvojnih prizadevanj v Evropski skupnosti.

Opredelitvena faza projekta trenutno poteka in bo leta 2007 privedla do *načrta posodobitve upravljanja zračnega prometa v Evropi*. **Ta načrt bo prinesel glavne elemente za določitev operativnih ciljev skupnega podjetja.** V načrtu bodo opredeljene potrebe za delovanje novega sistema do leta 2020 in kasneje, navedene pa bodo tudi rešitve za vzpostavitev usklajenega in v celoti interoperabilnega sistema

upravljanja zračnega prometa. V njem bo opredeljen program dela raziskovalnih in razvojnih dejavnosti ter dejavnosti potrjevanja, pa tudi podroben načrt stroškov in prednostnih nalog razvojne in razširitvene faze.

Zato operativnih ciljev in natančnih kazalnikov ne bo mogoče določiti pred sestavitvijo posodobitvenega načrta.

Kljub temu lahko „posebne“ cilje že opredelimo:

- ustanovitev skupnega podjetja, ustanovitev upravljalnih organov, zaposlitev osebja,
- organizacija in usklajevanje izvajanja projekta v skladu s posodobitvenim načrtom,
- organizacija raziskovalnih, razvojnih in študijskih dejavnosti ter dejavnosti potrjevanja, ki potekajo pod njegovo pristojnostjo,
- organizacija javnih razpisov za zbiranje ponudb za razvoj skupnih proizvodov.

Predvideni kazalniki v tej izvedbeni fazi so: vzpostavitev vodstvene strukture (ureditev sedeža, imenovanje upravnega odbora, sprejetje poslovnika in finančne uredbe, zaposlitev izvršnega direktorja in osebja); začetek dejavnosti (oblikovanje programa dela, sprejetje sporazuma z Eurocontrolom, poziv k finančnim obveznostim članic); nadaljevanje dejavnosti in njihovo vrednotenje (pritegnitev drugih članic, objava javnih razpisov, predložitev poročil o doseženem napredku, primerjalna analiza z Združenimi državami).

5.4. Metoda izvedbe (okvirno)

Spodaj se prikaže(-jo) izbrana(-e) metoda(-e)³⁶ izvedbe ukrepa.

☒ Centralizirano upravljanje

☒ neposredno s strani Komisije

☐ posredno s prenosom na:

☐ izvajalske agencije

☐ organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v členu 185 finančne uredbe

☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve

☐ Deljeno ali decentralizirano upravljanje

☐ z državami članicami

³⁶

Pri navedbi več kot ene metode je treba navesti dodatne podrobnosti v oddelku „pripombe“ pod to točko.

☐ s tretjimi državami

☐ Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

6.1. Sistem nadzora

Osnutek statuta skupnega podjetja predvideva posebne določbe na področju notranjega nadzora.

6.2. Vrednotenje

6.2.1. Predhodno vrednotenje

Analiza učinkov iz Priloge k temu predlogu, ki temelji na pripravljalni študiji stroškov in koristi v zvezi s projektom SESAR in njegovim upravljanjem, prinaša že večino elementov, ki jih v zvezi z ustanovitvijo skupnega podjetja SESAR zahteva predhodno vrednotenje.

Kljub temu bodo glavni elementi za določitev operativnih ciljev skupnega podjetja iz razlogov, navedenih v odstavku 5, na voljo šele leta 2007. Ker izčrpna predhodna analiza v tej izvedbeni fazi projekta ne bo mogoča, bo Komisija svoje vrednotenje zaključila na koncu opredeljene faze.

6.2.2. Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem vrednotenju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj)

Se ne uporablja

6.2.3. Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja

Notranje vrednotenje skupnega podjetja je zagotovljeno na podlagi letnega poročila o stanju in napredku projekta.

Poleg tega Komisija vsaka tri leta ovrednoti izvajanje uredbe in dosežene rezultate. Predvideno je tudi končno vrednotenje.

7. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

Statut skupnega podjetja vsebuje posebne določbe o ukrepih proti goljufijam.

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja

odobritve za prevzem obveznosti v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	Leto 2007		Leto 2008		Leto 2009		Leto 2010		Leto 2011		Leto 2012 in kasneje		SKUPAJ	
			Število real.	stroški skupaj	Število real.	stroški skupaj	Število real.	stroški skupaj	Število real.	stroški skupaj	Število real.	stroški skupaj	Število real.	stroški skupaj	Število real.	stroški skupaj
CILJ št. 1 ³⁷ Ustanovitev skupnega podjetja																
Vmesni seštevek Cilj 1	=	=		1												1
CILJ št. 2 ³⁸ Organizacija in usklajevanje																

³⁷ Kakor je opisano v oddelku 5.3.

³⁸ Kakor je opisano v oddelku 5.3.

izvajanja projekta																
Vmesni seštevek Cilj 2	=	=		2		4		4		4		4		8		26
CILJ št. 3 Organizacija tehničnega dela																
Vmesni seštevek Cilj 3	=	=		0		48		48		48		48		96		288
CILJ št. 4 Organizacija javnih razpisov za zbiranje ponudb																
Vmesni seštevek Cilj 4	=	=		0		48		48		48		48		96		288
STROŠKI SKUPAJ	=	=		3		100		100		100		100		200		603

Zneski v preglednici 8.1 so okvirni. Podrobnejša razdelitev po ciljeh bo odvisna od opredelitvene faze projekta.

8.2. Upravni odhodki

8.2.1. Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebe, dodeljeno upravljanju ukrepa ob uporabi obstoječih in/ali dodatnih sredstev (število delovnih mest/FTE)					
		Leto 2007	Leto 2008	Leto 2009	Leto 2010	Leto 2011	2012–2013
Uradniki ali začasno osebje ³⁹ (06 01 01)	A*/AD	2	1	1	1	1	2
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	2
Osebe ⁴⁰ , financirano iz člena 06 01 02		1	1	1	1	1	2
Drugo osebje ⁴¹ , financirano iz člena 06 01 04/05		=	=	=	=	=	=
SKUPAJ		4	3	3	3	3	6

8.2.2. Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa

- pripravljalna dela za ustanovitev skupnega podjetja,
- povezava z različnimi političnimi, gospodarskimi, tehničnimi in socialnimi akterji,
- upravljanje subvencij Skupnosti.

8.2.3. Človeški viri – viri delovnih mest (obvezno)

(Pri navedbi več virov se navede število delovnih mest, ki izhajajo iz vsakega vira).

- ☒ 2 delovni mesti, trenutno dodeljeni upravljanju projekta, ki se nadomesti ali podaljša
- ☐ Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena v okviru izvajanja LSP/PPP za leto n
- ☒ 1 delovno mesto, ki bo zahtevano v naslednjem postopku LSP/PPP
- ☒ 1 delovno mesto, ki bo prerezporejeno z uporabo obstoječih človeških virov znotraj zadevne službe (notranja prerezporeditev)

³⁹ Stroškov zanje referenčni znesek NE krije.

⁴⁰ Stroškov zanje referenčni znesek NE krije.

⁴¹ Stroški zanje so vključeni v referenčni znesek.

- ☐ Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena za izvajanje LSP/PPP za zadevno leto

8.2.4. *Drugi upravni odhodki, vključeni v referenčni znesek (06 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovanje)*

Se ne uporablja

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in kasneje	SKUPAJ
1. Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)	=	=	=	=	=	=	=
Izvajalske agencije ⁴²							
Druga tehnična in upravna pomoč	=	=	=	=	=	=	=
- notranja							
- zunanja							
Tehnična in upravna pomoč SKUPAJ	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki niso vključeni v referenčni znesek*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	Leto 2007	Leto 2008	Leto 2009	Leto 2010	Leto 2011	Leto 2012 in kasneje
Uradniki in začasno osebje (06 01 01)	0,324	0,216	0,216	0,216	0,216	0,432
Osebje, financirano iz člena 06 01 02 (napoteni nacionalni izvedenci)	0,065	0,065	0,065	0,065	0,065	0,130
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki NISO vključeni v referenčni znesek) SKUPAJ	0,389	0,281	0,281	0,281	0,281	0,562

Izračun – *Uradniki in začasni uslužbenci*

Po potrebi s sklicevanjem na točko 8.2.1

Standardni strošek 108 000 EUR/leto na uslužbenca

⁴² S sklicevanjem na posebni zakonodajni finančni izkaz za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Izračun – Osebj, financirano iz člena 06 01 02*Po potrebi s sklicevanjem na točko 8.2.1*

Stroški napotnega nacionalnega izvedenca:

Dnevnic 41 000 EUR/leto + Potovanja 4 000 EUR/leto + Upravni stroški 19 985 EUR/leto =
 Skupaj 64 985 EUR/leto => 65 000 EUR/leto

8.2.6. Drugi upravni odhodki, ki niso vključeni v referenčni znesek

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto 2007	Leto 2008	Leto 2009	Leto 2010	Leto 2011	Leto 2012 in kasne je	SKUPAJ
06 01 02 11 01 – Misije **	ni pod.	ni pod.	ni pod.	ni pod.	ni pod.	ni pod.	ni pod.
06 01 02 11 02 – Sestanki in konference							
06 01 02 11 03 – Odbori ⁴³							
06 01 02 11 04 – Študije in konzultacije							
06 01 02 11 05 – Informacijski sistemi							
2. Drugi odhodki za poslovanje skupaj (06 01 02 11)							
3. Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico) vrednotenja 06.010503 - 06.010404***				0,200		0,600	0,800
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki NISO vključeni v referenčni znesek), SKUPAJ				0,200		0,600	0,800

Izračun – Drugi upravni odhodki, ki niso vključeni v referenčni znesek

** Misije osebja Komisije, dodeljenega projektu. Odvisno od dokončnega kraja sedeža
 skupnega podjetja.

*** 2 vmesna in eno končno vrednotenje

⁴³ Opredeliti vrsto odbora in skupino, v katero spada.

Potrebe po človeških in upravnih virih se bodo pokrile znotraj sredstev, dodeljenih upravljalnemu generalnemu direktoratu v okviru letnega postopka dodeljevanja sredstev.