

## Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnega podjetja za uresničitev nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR)

COM(2005) 602 konč. 2005/0235 CNS

(2006/C 309/27)

Svet je 4. januarja 2006 sklenil, da v skladu s členom 171 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosil za mnenje o zgoraj omenjenem dokumentu.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 30. maja 2006. Poročevalec je bil g. McDonogh.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 428. plenarnem zasedanju 5. in 6. julija 2006 (seja z dne 6. julij 2006) s 37 glasovi za, 1 glasovom proti in 3 vzdržanimi glasovi.

### 1. Uvod

1.1 SESAR je tehnološki del leta 2004 začete pobude za enotno evropsko nebo, katere cilj je prenova nadzora zračnega prometa. Program bo uvedel nove komunikacijske, nadzorne in računalniške tehnologije med tlemi in letalom, ki bodo optimizirale delo kontrolorjev zračnega prometa in pilotov. Čeprav pilotska kabina postaja vse bolj avtomatizirana, kontrolorji in piloti še vedno komunicirajo prek radia.

1.2 SESAR je sistem upravljanja zračnega prometa nove generacije, ki bo ključnega pomena pri upravljanju naraščanja zračnega prometa. Povečal bo varnost zračnega prometa, zmanjšal njegov vpliv na okolje in zagotovil, da bo Evropa obdržala vodilno mesto na svetovnem trgu zračnega prometa. Evropska komisija bo ta pomemben industrijski projekt razvila skupaj z Eurocontrolom in industrijskimi partnerji.

1.3 Evropa bo imela najučinkovitejšo infrastrukturo za nadzor zračnega prometa na svetu. Ocenjuje se, da bo s povečanjem učinkovitosti zračnega prometa čista sedanja vrednost projekta SESAR znašala 20 milijard EUR. Neposredni in posredni učinki projekta bodo po ocenah znašali 50 milijard EUR. Projekt bo ustvaril skoraj 200 000 visoko kvalificiranih delovnih mest.

1.4 Napovedi za rast zračnega prometa v Evropi kažejo, da bo promet do leta 2025 občutno narasel. Rast ne bo mogoča brez popolnega preoblikovanja infrastrukture za nadzor zračnega prometa, da bi kar najbolje izkoristili zračne poti in odpravili preobremenjenost. SESAR bo prav tako povečal varnost v zračnem prometu, ki jo danes ovirajo zastarele tehnologije in razdrobljen nadzor zračnega prometa.

1.5 Evropska komisija in Eurocontrol sta skupaj financirala 43 milijonov EUR (50.5 milijonov \$) za pogodbo, dodeljeno konzorciju 30 letalskih družb, organizacij za zračno plovbo in izdelovalcev vesoljskih in letalskih plovil. Pogodba pokriva opredeljeno fazo raziskovalnega projekta na področju upravljanja zračnega prometa (ATM) na enotnem evropskem nebu, ki je bil najprej imenovan SESAME in nato preimenovan v SESAR. Dvoletna opredeljena faza ne bo vključevala samo

oblikovanja prihodnjega sistema za upravljanje zračnega prometa (ATM), temveč tudi časovni potek njegovega uvajanja do leta 2020.

1.6 Celotni stroški opredeljene faze, vključno s 43 milijoni EUR vredno pogodbo, bodo znašali 60 milijonov EUR. Evropska komisija in Eurocontrol bosta krila vsak polovico stroškov. Prispevek Eurocontrola bo zajemal denarna sredstva, strokovno usposobljeno osebje in raziskave. Evropska komisija je navedla, da bo za razvojno fazo, ki bo financirana iz prispevkov Komisije, industrije in Eurocontrola, potrebnih okrog 300 milijonov EUR na leto, 200 milijonov EUR, ki se jih letno porabi za raziskave in razvoj upravljanja zračnega prometa, bo preusmerjenih v program SESAR.

1.7 Opredeljeno fazo bosta v celoti financirala Komisija in Eurocontrol. Za razvojno fazo se predvideva, da bo celotna industrija financirala tretjino programa, kar v obdobju sedmih let znaša približno 100 milijonov EUR letno. EU in Eurocontrol bosta prispevala vsak po 100 milijonov EUR na leto.

1.8 Ni še jasno, kako si bo industrija razdelila financiranje v višini 100 milijonov EUR na leto. Določiti je treba prispevke iz industrije, vendar bo najprej treba rešiti zahtevna vprašanja, kot so pravice intelektualne lastnine, klavzule o konkurenci itd.

1.9 Sedanji obseg izdatkov za raziskave in razvoj (R&R) v okviru upravljanja zračnega prometa nakazuje, kakšna bo višina zneska, ki ga bo za SESAR prispevala industrija. Ti izdatki znašajo 200 milijonov EUR letno, od tega približno 75 milijonov prispevajo navigacijske službe zračnega prometa. Namesto da bi denar porabili razdrobljeno, bo precejšen del zneska, ali pa celo znesek v celoti, pripadel SESAR.

1.10 Pri projektu sodelujejo: raziskovalni in razvojni centri, ki se ukvarjajo z upravljanjem zračnega prometa, vojaški oddelek Eurocontrola (EURAMID), britanska uprava za civilno letalstvo (UK CAA), neevropska podjetja (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins), strokovne organizacije (Mednarodna zveza združenj zračnih kontrolorjev — IFATCA), Evropska zveza linijskih pilotov — Eurocockpit (ECA) in Evropska federacija delavcev v prometu (ETF).

1.11 Pri opredelitveni fazi sodelujejo naslednja podjetja:

UPORABNIKI: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Združenje evropskih letalskih prevoznikov (AEA), Evropsko združenje regionalnih letalskih prevoznikov (ERAA), Mednarodno združenje letalskih tovornih prevoznikov (IATA), Združenje pilotov in lastnikov zračnih plovil (IAOPA).

Navigacijske službe zračnega prometa: španska letališča in zračna plovba, Austrocontrol, DFS, francoska uprava storitev zračne plovbe (DSNA), italijanska družba za storitve zračne navigacije (ENAV), švedska uprava letališča, Luftfartsverket (LFV), nizozemski operater za nadzor zračnega prometa, Luchtverkeersleidins Nederland (LVNL), britanska služba za zračno plovbo (NATS), NAV.

LETALIŠČA: Aeroports de Paris, BAA, Fraport, Amsterdam, Munchen, AENA, LFV.

INDUSTRIJA: Airbus, BAE Systems, EADS, Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics in Air Traffic Alliance.

## 2. Priporočila in ugotovitve

2.1 Vsako pobudo za posodobitev nadzora zračnega prometa v Evropi je treba pozdraviti kot konstruktivno potezo.

2.2 Take pobude naj bi prispevale k učinkovitejšemu usmerjanju, povečanju prihrankov goriva in zmanjšanju časa letenja za potnike.

2.3 Uvedba funkcionalnih blokov zračnega prostora (FAB) bi morala omogočiti čim boljšo uporabo zračnega prostora in pri tem upoštevati regionalne sporazume ter življenjske pogoje in interese lokalnih skupnosti (mest in vasi), ki se nahajajo pod bloki zračnega prostora.

2.4 Glede na to, da se izogiba podvajanju raziskovalnih in razvojnih dejavnosti, projekt SESAR ne bi smel povečati celotnega obsega prispevka uporabnikov zračnega prostora k raziskovalnim in razvojnim prizadevanjem.

2.5 Po pristopu Evropske skupnosti k Eurocontrolu sta Komisija in Eurocontrol podpisala okvirni sporazum o sodelovanju pri izvajanju projekta enotnega evropskega neba in raziskovalnih in razvojnih dejavnostih na področju nadzora zračnega prometa. To bi moralo izboljšati varnost in operativno učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa.

2.6 V okviru skupnega podjetja je treba uporabiti celosten pristop, ki vključuje prizadevanja javno-zasebnega partnerstva na vseh ravneh (tehničnih, operativnih, regulativnih in institucionalnih) in zagotoviti gladek prehod od opredelitvene do izvedbene faze ter od raziskav in razvoja do razširitve.

2.7 Obseg financiranja skupnega podjetja je treba pregledati po izteku opredelitvene faze. Vse strani bodo morale upoštevati učinek dodatnih stroškov, ki jih bo financiral privatni sektor prek sistema taks za uporabnike, saj ima lahko posledice za potnike.

2.8 Prispevke javnega proračuna za izvedbeno fazo projekta SESAR morajo dopolnjevati prispevki zasebnega sektorja.

2.9 Ob upoštevanju velikega števila udeležencev, ki bodo morali sodelovati v tem procesu, potrebnih finančnih sredstev ter strokovnega znanja in izkušenj je nujno ustanoviti pravni subjekt, ki bo lahko zagotovil usklajeno upravljanje sredstev, dodeljenih projektu SESAR med izvedbeno fazo.

2.10 Podjetja, ki so vključena v opredelitveno fazo, niso številna in ne zastopajo evropske letalske industrije v celoti. Evropska komisija bi morala sodelovanje v opredelitveni fazi razširiti na manjša podjetja, zlasti v novih državah članicah EU.

2.11 SESAR bo zahteval postopno izvajanje. Zadnjo fazo, tj. fazo izvajanja je treba izvesti v celoti in čim hitreje. Komisija bi morala določiti jasne cilje, da bi pospešili uresničevanje projekta in skrajšali dolžino izvajanja.

2.12 SESAR bo povečal učinkovitost, zato bi se morali stroški evropskega zračnega prometa zmanjšati.

V Bruslju, 6. julij 2006

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND