

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady w sprawie utworzenia wspólnego przedsiębiorstwa w celu realizacji europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)

COM(2005) 602 wersja ostateczna — 2005/0235 (CNS)

(2006/C 309/27)

Dnia 4 stycznia 2006 r. Rada, działając na podstawie art. 171 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię dnia 30 maja 2006 r. Sprawozdawcą był Thomas McDONOGH.

Na 428. sesji plenarnej w dniach 5-6 lipca 2006 r. (posiedzenie z dn. 6 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 37 do 1 — 3 osoby wstrzymały się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 SESAR stanowi technologiczną część inicjatywy utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zapoczątkowanej w roku 2004 w celu zreformowania organizacji kontroli ruchu lotniczego. Wprowadzi on nowe technologie łączności, kontroli i obliczeń pomiędzy służbami naziemnymi a statkami powietrznymi, które zoptymalizują pracę kontrolerów ruchu lotniczego i pilotów. Obecnie, pomimo rosnącej automatyzacji pracy w kokpicie, kontrolerzy i piloci wciąż porozumiewają się drogą radiową.

1.2 SESAR jest systemem zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji, który będzie miał kluczowe znaczenie dla zarządzania rozwojem ruchu lotniczego. SESAR zwiększy bezpieczeństwo transportu lotniczego i poprawi jego wpływ na środowisko naturalne oraz zapewni utrzymanie przez Europę pozycji w czołówce światowego rynku lotniczego. Komisja przygotowuje to poważne przedsięwzięcie przemysłowe wraz z Eurocontrol'em i z przedsiębiorstwami z tego sektora.

1.3 Europa będzie dysponować najwydajniejszą infrastrukturą kontroli ruchu lotniczego na świecie. Szacuje się, iż dzięki zwiększeniu wydajności transportu lotniczego SESAR miałyby wartość obecną netto wynoszącą 20 mld EUR. Pośrednie i bezpośrednie skutki projektu szacowane są na 50 mld EUR. Przedsięwzięcie to stworzy bez mała 200 000 miejsc pracy dla wysoko wykwalifikowanych pracowników.

1.4 Prognozy dotyczące rozwoju ruchu lotniczego w Europie pokazują, że ruch ten znacznie wzrośnie do roku 2025. Rozwój ten nie będzie możliwy bez kompleksowego przeglądu infrastruktury kontroli ruchu lotniczego mającego na celu zoptymalizowanie dróg lotniczych oraz wyeliminowanie zatorów. SESAR poprawi również bezpieczeństwo transportu lotniczego, którego problemem jest obecnie starzejąca się technologia i rozproszona kontrola ruchu lotniczego.

1.5 Komisja Europejska i Eurocontrol wspólnie sfinansowały kontrakt opiekujący na kwotę 43 mln EUR (50,5 mln USD), który został przyznany konsorcjum 30 linii lotniczych, organizacji nawigacji lotniczej oraz producentów urządzeń kosmonautycznych. Kontrakt ten obejmuje fazę definiowania projektu badań w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, znanego wcześniej pod nazwą SESAME, a obecnie określanego mianem

SESAR. Dwuletnia faza definiowania będzie obejmować nie tylko projekt przyszłego systemu zarządzania ruchem lotniczym, lecz również harmonogram jego wdrażania do roku 2020.

1.6 Całkowity koszt fazy definiowania, z uwzględnieniem kontraktu na 43 mln EUR, wyniesie 60 mln EUR. Komisja Europejska i Eurocontrol pokrywają po połowie kosztów, przy czym wkład Eurocontrol będzie w postaci gotówki, wiedzy fachowej personelu oraz badań. Komisja Europejska oświadczyła, że faza rozwoju będzie wymagać nakładów w wysokości ok. 300 mln EUR rocznie, finansowanych przez Komisję, przemysł i Eurocontrol. Już obecnie na badania i rozwój w zakresie zarządzania ruchem lotniczym wydaje się 200 mln rocznie; kwota ta zostanie przyznana SESAR.

1.7 Faza definiowania jest w pełni finansowana przez Komisję i Eurocontrol. W odniesieniu do fazy rozwoju przewiduje się, że cały sektor sfinansuje jedną trzecią programu, co stanowi ok. 100 mln EUR rocznie przez okres siedmiu lat. Zarówno UE, jak i Eurocontrol przeznaczą po 100 mln EUR rocznie.

1.8 Nie jest jak dotąd pewne, kto i w jakim stopniu wyłoży 100 mln EUR rocznie przypadające na przemysł. Należy określić wkład przemysłu, lecz najpierw trzeba rozwiązać trudne kwestie, takie jak prawa własności intelektualnej, klauzule dotyczące konkurencji itd.

1.9 Obecny poziom nakładów na B+R w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym służy jednak za wskazówkę, w jakim wymiarze przemysł przyczyni się do finansowania SESAR. Chodzi o 200 mln EUR, z których ok. 75 mln EUR pochodzi z kieszeni dostawców usług nawigacji lotniczej. Znaczna część tych pieniędzy — jeśli nie całość — zostanie przeznaczona na SESAR zamiast na rozproszone działania.

1.10 Partnerami projektu są centra badań i rozwoju w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, wojskowe skrzydło Eurocontrolu (EURAMID), Urząd Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa (UK CAA), przemysł pozauropiejski (Boeing, Honeywell, Rockwell-Collins) oraz organizacje zawodowe, jak Federacja Stowarzyszeń Kontrolerów Ruchu Lotniczego (IFATCA), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA) oraz Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF).

1.11 Oto lista przedsiębiorstw zaangażowanych w fazę definiowania:

UŻYTKOWNICY: Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERAA), Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA), Międzynarodowa Rada Zrzeszeń Właścicieli Statków Powietrznych i Pilotów (IAOPA).

DOSTAWCY USŁUG NAWIGACJI LOTNICZEJ: AENA (Aeropuertos Espanoles y Navegacion Aérea — Hiszpania), Austrocontrol, DFS (Deutsche Fluchtsicherung — Niemcy), DSNA (Direction des services de navigation aérienne — Francja), ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo — Włochy), LfV (Luftfartsverket — Szwecja), LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland — Holandia), NATS (National Air Traffic Services — Wielka Brytania), NAV.

LOTNISKA: Aéroports de Paris, BAA, Fraport, Amsterdam, Monachium, AENA, LFV.

PRZEMYSŁ: Airbus, BAE Systems, EADS, Indra, Selex, Thales ATM, Thales Avionics oraz Air Traffic Alliance.

2. Zalecenia i uwagi

2.1 Jakąkolwiek inicjatywę na rzecz modernizacji kontroli ruchu lotniczego w Europie należy traktować jako pożądane posunięcie.

2.2 Powinna ona prowadzić do zwiększenia efektywności przebiegu trasy lotu, zmniejszenia zużycia paliwa oraz skrócenia czasu lotu dla pasażerów.

2.3 Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) powinno umożliwić optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej przy jednoczesnym poszanowaniu porozumień regionalnych i uwzględnieniu warunków życia i interesów lokalnych społeczności (miast i wsi) mieszkających na obszarach położonych w obrębie tychże bloków.

2.4 Unikając powielania działań z zakresu badań i rozwoju, projekt SESAR nie powinien spowodować zwiększenia całkowitego udziału użytkowników przestrzeni powietrznej w wysiłkach w dziedzinie badań i rozwoju.

2.5 W związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Eurocontrolu, Komisja i Eurocontrol podpisały ramową umowę o współpracy w zakresie wdrażania jednolitej europejskiej prze-

strzeni powietrznej i w dziedzinie badań i rozwoju w sektorze kontroli ruchu lotniczego. Powinno to doprowadzić do poprawy zarówno bezpieczeństwa, jak i wydajności operacyjnej dostawców usług nawigacji lotniczej.

2.6 Wspólne przedsiębiorstwo musi przyjąć zintegrowane podejście, w ramach którego partnerstwo publiczno-prywatne wspólnym wysiłkiem podejmuje wszystkie kwestie (techniczne, operacyjne, regulacyjne i instytucjonalne), dzięki czemu zapewnia się gładkie przejście od fazy definiowania do fazy realizacji oraz od badań i rozwoju do rozmieszczania.

2.7 Zakres finansowania wspólnego przedsiębiorstwa należy poddać przeglądowi po ukończeniu fazy definiowania. Wszystkie strony będą musiały rozważyć wpływ jakichkolwiek dodatkowych kosztów, które powinny być pokrywane przez sektor prywatny za pomocą mechanizmu opłat użytkowników, gdyż mogłoby to prowadzić do pośrednich skutków dla podróży.

2.8 Środki publiczne na finansowanie fazy realizacji projektu SESAR będą uzupełnione udziałami sektora prywatnego.

2.9 Jeśli uwzględnić liczbę uczestników, których trzeba będzie włączyć do tego procesu, oraz potrzebne środki finansowe i fachową wiedzę techniczną, niezbędne jest ustanowienie osoby prawnej zdolnej zapewnić skoordynowane zarządzanie środkami finansowymi przekazanymi na projekt SESAR w jego fazie realizacji.

2.10 Liczba przedsiębiorstw zaangażowanych w fazę definiowania jest ograniczona, a przedsiębiorstwa te nie są reprezentatywne dla europejskiego przemysłu lotniczego jako całości. Komisja Europejska powinna rozszerzyć udział w fazie definiowania na mniejsze przedsiębiorstwa oraz szczególnie na nowe państwa członkowskie UE.

2.11 SESAR wymagać będzie etapowego wdrażania. Końcowa faza powinna zostać w pełni wdrożona możliwie szybko. Komisja powinna wytyczyć jasny harmonogram w celu przyspieszenia realizacji projektu i skrócenia czasu trwania jego wdrażania.

2.12 Opłaty z tytułu europejskiego ruchu lotniczego należy obniżyć z powodu zwiększonej wydajności, która zostanie osiągnięta dzięki SESAR.

Bruksela, 6 lipca 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND